

De beste wensen voor 1959

REDACTIE

VAN EN VOOR DE VLOOT

Een woord tot de Vloot



Op 29 december 1958 vond de laatste uitzending van het groetenprogramma voor onze schepen van het afgelopen jaar plaats.

Alhoewel van diverse schepen bericht binnenkwam over een goede ontvangst van het programma, laten wij hier, voor de opvarenden van de schepen, die helaas buiten het bereik van de zenders vielen, de rede volgen die onze directeur, de heer E. H. Larive uitsprak ter gelegenheid van de jaarwisseling.

NIEUWJAARSTOESPRAAK VAN DE HEER E. H. LARIVE

Mannen van de Nederlandse Shell-vloot,

Aan het einde van het jaar 1958 wil ik mij met enkele woorden richten tot U allen, die ver van huis Uw dagelijkse plicht vervult dan wel zo gelukkig bent deze dagen in de huiselijke kring te kunnen doorbrengen.

Ik doe dit niet alléén uit traditie, maar ook omdat ik de behoefte gevoel voor het begin van het nieuwe jaar met U te bezien wat het oude jaar ons bracht en wat onze plannen voor 1959 zijn.

Ik dank Radio Nederland Wereldomroep dat zij mij wederom hiertoe in de gelegenheid heeft gesteld.

Wie zich mijn toespraak van vorig jaar nog herinnert, weet dat ik daarin een geleidelijk verder uit de vaart nemen van onze oudere schepen aankondigde. De hieruit voortvloeiende vermindering van het aantal schepen werd ten dele gecompenseerd door het nieuwbouwprogramma.

In februari werd de SAROENA weer in de vaart gebracht, terwijl in juli, als gevolg van de tijdelijk hernieuwde spanningen in het Midden Oosten, een drietal opgelegde schepen – en wel de CORYDA, THEOBALDIUS en THELIDOMUS – werd gereactiveerd.

Het m.s. CORYDA werd inmiddels begin oktober weer opgelegd.

In de loop van dit jaar werden de GLESSULA en FELIPES overgedragen aan The Shell Petroleum Co. Ltd. terwijl de ROTULA, GADILA en METULA voor sloop werden verkocht.

Enige schepen in Curaçao zullen in de loop van het komende jaar een andere bestemming krijgen.

Op 28 maart werd het 18.000 tons m.s. ABIDA als eerste schip met gestroomlijnde opbouw aan de onder beheer van Shell Tankers N.V. varende vloot toegevoegd en op 27 augustus volgde haar zusterschip m.s. ACILA.

Intussen werd de ARCA als eerste gestroomlijnde stoomturbine schip van het huidige nieuwbouwprogramma te water gelaten.

Als alles volgens plan verloopt, zal dit 18.000 ton metende schip, evenals drie nieuwbouwschepen van respectievelijk 18, 33 en 39.000 ton draagvermogen in de loop van 1959 in de vaart komen.

Daarnaast zal door ons een drietal in Amerika gebouwde schepen elk van ruim 45.000 ton d.w. in de eerste helft van 1959 in subdemise charter worden genomen.

De Commissie Kernvoorstuwing Koopvaardij schepen heeft, zoals U wellicht reeds heeft vernomen, onlangs een rapport gepubliceerd waarin zij tot de conclusie komt dat een turbine elektrisch tankschip het meest geschikt is voor inbouw van een kernreactor. Het bericht in de pers als zou reeds besloten zijn een Shell-tanker voor deze ombouw te bestemmen is onjuist.

Of met de verwezenlijking van de plannen in de loop van het komende jaar een begin zal kunnen worden gemaakt en of Shell Tankers N.V. daarbij daadwerkelijk medewerking zal verlenen, is op dit ogenblik nog volkomen onzeker.

Als een van de belangrijke gebeurtenissen uit 1958 maak ik melding van het feit dat in oktober met alle betrokken partijen overeenstemming werd bereikt om het bij velen Uwer bekende Beatrixdok op Curaçao, dat door de C.S.M. werd geëxploiteerd, met het daarbij behorende reparatiebedrijf, benevens de bedrijven van de N.V. Combinatie Pletterij Nederhorst, gezamenlijk te doen exploiteren door de onlangs opgerichte N.V. Curaçaose Dok Maatschappij. Deze Maatschappij is opgericht door de Nederlandse Dok en Scheepsbouw Maatschappij te Amsterdam, de N.V. Dok en Werf Maatschappij Wilton-Fijenoord te Schiedam en de N.V. Combinatie Pletterij Nederhorst te Willemstad.

Over de personeelsbezetting van de vloot en in het bijzonder voor wat betreft de aflossingen en aanstellingen, kan ik U enkele mededelingen doen.

Doordat gedurende eind 1957/begin 1958 verscheidene van onze schepen uit de vaart werden genomen, kwam naar verhouding meer personeel beschikbaar, waardoor wij in staat waren, de aflossingen te bespoedigen.

Bij het einde van dit jaar zullen wij op enkele uitzonderingen na alle officieren hebben afgelost, die sinds hun laatste verlof een jaar dienst volbrachten.

Voorts waren wij in staat om op ruimere schaal studieverlof te verlenen en ruim 150 volledige diploma's waren hiervan het resultaat.

Aan de andere kant werden de promotiekansen ongunstig beïnvloed, en het is vooral voor de oudere 1e stuurlieden en 2e werktuigkundigen teleurstellend geweest dat gedurende 1958 de promotie stil stond.

Het is mij dan ook een genoegen U te kunnen mededelen dat per 1 januari 1959 wederom aanstellingen in een hogere rang zullen plaatsvinden, zij het in bescheiden mate.

Naar het zich laat aanzien zullen wij ons nieuwe kantoor te Rotterdam medio 1960 kunnen betrekken. Van tijd tot tijd zullen wij U in „Van en Voor de Vloot” omtrent de groei van het gebouw op de hoogte houden.

Alvorens dit persoonlijk woord te besluiten wil ik hen gedanken die ons in de loop van dit jaar ontvallen zijn.

Hun nagedachtenis zal door ons steeds in ere worden gehouden.

Ik dank U allen van hoog tot laag voor de toewijding en plichtsbetrachting, welke U ook in 1958 hebt betoond en vertrouwd dat ik ook in 1959 op U aller volle medewerking zal kunnen rekenen.

Moge het nieuwe jaar voor U en de Uwen in alle opzichten voorspoedig zijn.

En voor U, mannen van de vloot, mede namens allen werkzaam op het kantoor te Rotterdam, een goede jaarwisseling, een gelukkig 1959, goede vaart en behouden thuiskomst.

OVERDRACHT COMMODORE-VLAG.

Tijdens een intiem diner, hetwelk op Donderdagavond 2 Juli jl. door de Directie in Den Haag werd aangeboden, droeg de scheidende Commodore, Kapitein A. L. 't Hart, die met ingang van 1 Juli 1953 de dienst der Maatschappij met pensioen heeft verlaten, de Commodore-vlag als symbool van zijn waardigheid over aan Commodore W. H. Hupkes, die per 1 Juli 1953 tot die rang werd bevorderd.

Vervolgens reikte Ir. J. G. A. M. Biermann met een toepasselijke speech een klein model van de Commodore-vlag met standaard aan Kapitein 't Hart uit.

De nieuwbenoemde Commodore W. H. Hupkes werd op 23 Januari 1902 te Utrecht geboren en trad op 15 Mei 1920 als derde stuurman in dienst van de Koninklijke/Shell Groep.

Hij vertrok op die datum naar de „Oost” waar hij op 11 September d.a.v. aan boord van het m.s. „Artemis” werd geplaatst. Zijn promoties tot 2e en 1e stuurman hadden respectievelijk op 1 Mei 1923 en 1 Maart 1927 plaats. Sedert Mei 1933 is Kapitein Hupkes met het commando over een onzer Groepstankers belast geweest. Zijn permanente bevordering tot Gezagvoerder volgde per 1 Januari 1936. Sedert 1 Januari 1951 behoort Kapitein Hupkes tot de zes oudste Gezagvoerders der N.V. Petroleum Mij. „La Corona”.

Als erkenning van zijn prestaties in dienst van de Geallieerde oorlogsvoering tijdens de laatste wereldoorlog werd hem het Kruis van Verdienste uitgereikt.

Het eerste schip waarop Commodore Hupkes zijn vlag zal hijsen, is het m.s. „Rotula”, en wij spreken de wens uit, dat hij nog vele goede reizen onder deze vlag zal mogen maken.



De vlag wordt overgedragen. V.l.n.r. Kapitein Hupkes, Ir. Biermann en Kapitein 't Hart.

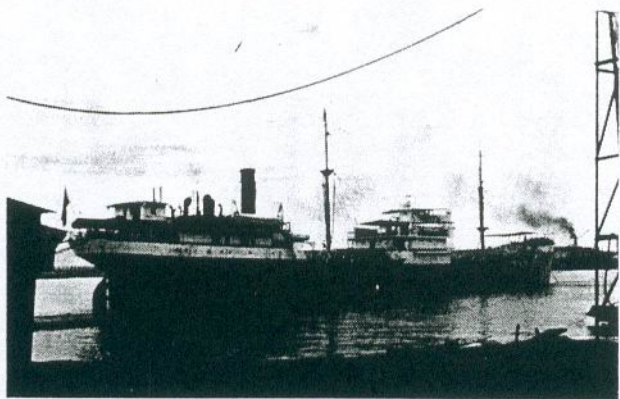
EEN OUD-GEDIENDE NAAR DE SLOPER.

Tot de eerste grotere motortankschepen, welke een veertig jaar geleden gebouwd werden, behoren wel de vier schepen van de Ares-klasse, welke kort voor Wereldoorlog I door de Koninklijke/Shell Groep werden besteld.

Met deze bestelling werd het duidelijk, dat de proefneming met de Werkspoor Dieselmotor in de „Vulcanus” van 1907 als geslaagd werd beschouwd. Dit schip, gebouwd bij de Nederlandsche Scheepsbouw Mij. te Amsterdam, was het eerste zeeschip, dat met een Dieselmotor was uitgerust.

De „Ares” en haar zusterschepen „Artemis”, „Hermes” en „Selene” maten ruim 3800 ton bruto en kwamen in 1914 in de vaart. De beide eerstgenoemde werden gebouwd bij de N.S.M. te Amsterdam, de anderen respectievelijk bij Palmers te Newcastle en de Caledon Werf te Dundee. Zij waren echter alle vier uitgerust met de Werkspoor Dieselmotor.

Het is wel opmerkelijk dat, met uitzondering van de „Ares”, deze schepen talrijke later gebouwde zusterschepen hebben overleefd, zodat wij hier wat betreft schip en machine zeer zeker van een geslaagde serie kunnen spreken.



M.s. „Hermes”.

De „Ares” werd in 1917 bij de Taag door een U-boot tot zinken gebracht en 23 jaar later namelijk op 21 Augustus 1940 onderging de „Hermes” onder commando van Kapitein K. van der Woude op dezelfde plaats bijna het zelfde lot. Dit schip was toen nog de enige van deze serie welke onder onze driekleur voer, daar in 1938 de „Artemis” en „Selene” onder Engelse vlag waren gebracht en herdoopt werden in „Felania” en „Faunus”.

Hetzelfde geschiedde in 1950 ook met de „Hermes”, die echter niet werd herdoopt. Thans is de vroegere „Artemis” voor sloop naar Engeland verkocht; een der oudste motortankers verdwijnt hiermede van de wereldzeeën.

Een tweede Suezkanaal?

De huidige — meest politieke — moeilijkheden in de Suezkanaalzone hebben het plan om een tweede kanaal van de Middellandse Zee naar de Rode Zee aan te leggen weer tot een actueel onderwerp gemaakt. Dit plan, dat voorziet in de aanleg van een kanaal over Israëliësch grondgebied, dateert uit de laatste wereldoorlog, toen Palestina nog onder Brits mandaat stond. Het kanaal zou de Middellandse Zee in het Zuiden, in de nabijheid van Gaza, verbinden met Elath, de nieuwe Rode Zeehaven aan de Golf van Akaba. Het betrokken kanaal zou — mede met het oog op de nabijgelegen oliecentra — hoofdzakelijk van strategisch belang zijn. Bovendien is het huidige Suezkanaal niet berekend op het tegenwoordige en toekomstige scheepvaartverkeer. Verscheidene werken ter verbetering zijn onlangs uitgevoerd. Deze lapmiddelen zullen echter op de duur niet afdoende blijken te zijn, en in plaats van met alle hulpmiddelen welke de moderne techniek te onzer beschikking stelt de constructie van het kanaal fundamenteel te wijzigen, is het beter een doublure van het kanaal te maken en daarmee een moderne waterweg Houla—Elath te scheppen, welke beantwoorden zal aan alle huidige en toekomstige eisen, welke door het verkeer van de Middellandse naar de Rode Zee en in omgekeerde richting worden gesteld. Het steeds toenemende scheepvaartverkeer tussen Europa enerzijds en het Verre Oosten, Australië, India, etc. anderzijds, laat nu reeds duidelijk zien, dat deze unieke scheepvaartweg van Ferdinand de Lesseps over onvoldoende capaciteit zal beschikken, waardoor aanzienlijke vertragingen in het verkeer zullen ontstaan. Het nieuw geprojecteerde Houla—Elath-kanaal zal de mogelijkheid bieden het Suezkanaal te ontlasten door slechts schepen van bepaalde afmetingen toe te laten. Het overige verkeer zou dan door het nieuwe kanaal kunnen worden geleid.

Het moderne materiaal waarover men thans voor de aanleg van kanalen de beschikking heeft laat geen twijfel bestaan aan de mogelijkheid een dergelijke nieuwe waterweg op snelle en efficiënte wijze te graven, waarbij de gesteldheid van het terrein, dat door het nieuwe kanaal zal worden doorsneden, de belangrijkste factor is waarmee rekening moet worden gehouden.

De duur van de werkzaamheden zal — indien men rekening houdt met de omvang van dit gigantisch project — betrekkelijk kort zijn.

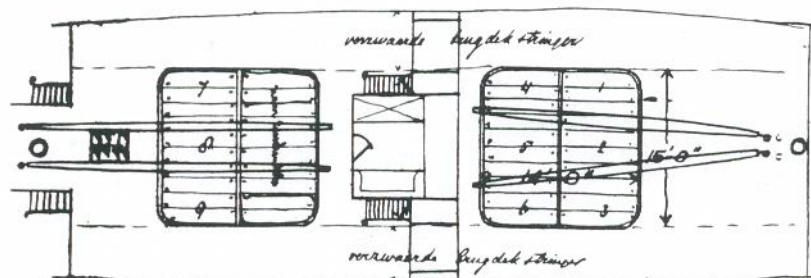
Trouwe lezers van „Tussen Schip en Ka” zullen zich herinneren, dat wij enkele jaren geleden een serie herinneringen ophaalden uit de beginperiode van de tankvaart van onze maatschappij. We gaven die serie de titel „Uit het oud-archief” mee. Aan reacties te merken vielen ze niet alleen goed bij de oud-gedienden, doch ook bij jongere collega's die – naar zij ons vertelden – soms van de ene verbazing in de andere vielen. Helaas is in de loop der jaren veel uit het oud-archief gesaneerd en daarmee voorgoed aan ons gezichtsveld onttrokken. Wij hebben echter uit de mond van verschillende oud-gedienden alsmede uit door anderen in het verleden gemaakte aantekeningen, het een en ander kunnen achterhalen omtrent het varen rond de eeuwwisseling. En daarmee met name op een van de allereerste schepen van de „Koninklijke”, namelijk

Uit het oude archief

de Besitang



BRUGDEK MET BRUG

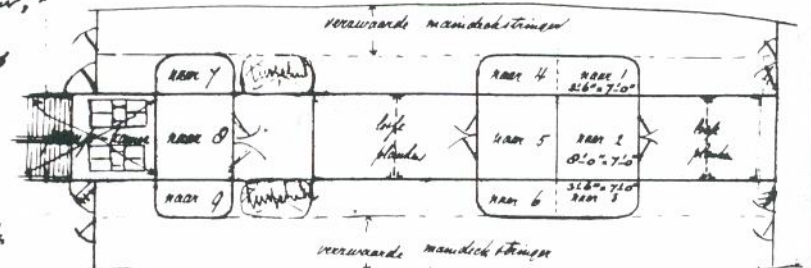


Amsterdam 9 Aug. 1896

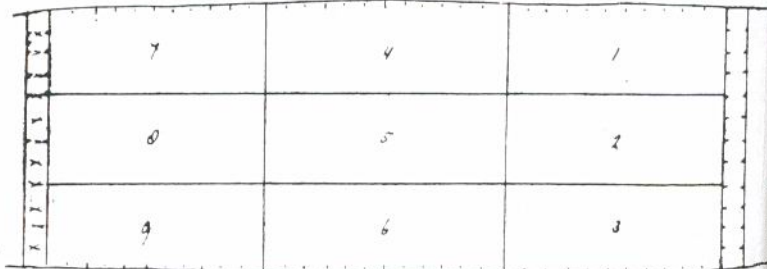
den Heeren Rykie & Co Katendrecht - Rotterdam

Weldelieb. Heeren Uw schrijven met voorstel 8-5-96 voor wijziging in de plaatsing der luiken, voor de tankstomer, kwam in mijn bezit met de daarin gesloten tekening. Uw voorstel heeft wel het bezwaar op van ondoelmatige luiken op het main-dek, maar op verschillende punten voldoet het mij niet. In de eerste plaats is 3 1/2 x 5 1/2 x 7 ft. = 86 q niet voldoende om voor de ruime van 1700 q voldoende surplus te zijn. Het is voor expansie te klein. Het zoude door 3 1/2 x 5 1/2 tenminste de ruime zeer slecht verlicht zijn. Het zoud u op de keerring van dit schrijven een voorgesteld arrangement waarbij twee luiken van 14 x 15 voet op het brugdek voorkomen en waardoor m.i. de richting zeer gemakkelijk is te maken. Ook bij kunnen twee landboomen aan ieder mast zeer goed de landluiken bedriegen en is tevens voorzien in de toezegging. Het is tevens tevens tevens. — Daar op de algemeene tekening reeds eenige wijzigingen zijn aangebracht zal het mij aangenaam zijn wanneer u hiervoor een nieuw plan doet maken vooral het op teken is gevonden. Tenzinde het de heer Kessler meer juiste bespreking te kunnen houden.

MAINDEK ONDER BRUGDEK.



RUIM-VERDEELING.



Hopende u d. S. Dinsdag te kunnen bezochten

Hoopzachtend J. W. Bekman

In het jaar onzes Heeres 1896 liep bij de firma Rijkée in Katendrecht, Rotterdam, een schip van stapel, gebouwd in opdracht van de Koninklijke Maatschappij tot Exploitatie van Petroleumbronnen in Nederlandsch-Indië. Voor een goed begrip diene, dat dit dus nog vele jaren was voordat de samensmelting zou plaatsvinden tussen de „Koninklijke” en „The Shell Transport & Trading Company”, waaruit de Koninklijke/Shell is ontstaan. De „Besitang” was een lief scheepje, gebouwd naar een puur Hollands ontwerp. Ze had een lengte van ca. 50 meter, een breedte van 8 meter en een holte van bijna 3,5 meter, hetgeen goed was voor een draagvermogen van ca. 400 ton. Het was een zusterschip van de „Berandan”, die bij een Engelse werf werd gebouwd. In maart en april 1897 liepen beiden schepen Pangkalan Brandan binnen in Indonesië, ze waren bestemd voor de interinsulaire vaart aldaar, waarbij een enkele keer een uitschieter voorkwam naar Saigon en – voor het dokken – veelal Singapore. Beide schepen waren geschikt voor zowel verpakte als onverpakte lading.

De „Besitang” werd voortgestuwd door een compound-stoommachine met een H.D.-cilinder van 16” en een L.D.-cilinder van 29” diameter en een slag van 21”, die een vermogen van 240 I.P.K. kon ontwikkelen en het vaartuig een snelheid kon geven van maar liefst 7,5 knoop.

Zoals nog gebruikelijk in die tijd, werd ook dit schip nog met zeilen uitgerust. Dit vond zijn oorsprong in het feit dat de classificatiebureaus de mechanisch voortbewogen vaartuigen nog niet ten volle vertrouwden en als eis stelden, dat een schip tevens van een volledig stel zeilen moest zijn voorzien voor het geval dat de machine uit zou vallen. Nu was dit voor de „Besitang” niet zo strikt noodzakelijk geweest, want het bleek een zeer betrouwbaar vaartuig, ook mechanisch. Alhoewel niet altijd onder de naam „Besitang” heeft het tot 1934 trouw zijn plicht vervuld. Maar goed, wat die zeilen betreft, de eisen van de classificatiebureaus werden geleidelijk minder streng, alhoewel een stel zogenaamde „snijzeilen” nog lang werd gehandhaafd. Zij deden dienst om het schip bij slecht weer beter te doen liggen, minder te laten slingeren dus. Maar ook om het beter bestuurbaar te houden. Op stoomschepen werden in die tijd ook nog wel torenzeilen gevoerd, achter de masten dus, maar alhoewel voor de voortstuwing bestemd, bleken die vrijwel nutteloos.

Opvarenden

Buiten de gezagvoerder voeren op de „Besitang” twee stuurlieden, die zes uur op en zes uur af liepen. Er waren 3 „machinisten”, 6 matrozen en 4 stokers. De matrozen en stokers waren Chinezen, de officieren allen Nederlanders, die een contract van drie jaar hadden. Na afloop van hun dienstperiode (die ook in die tijd wel eens uitliep!), kreeg men enkele maanden verlof. Dan werd ook in één klap het tegoed uitbetaald, dat was blijven staan na aftrek van het maandelijks uitbetaalde aan de echtgenote of moeder in Nederland (bij voorkeur in contanten).

Wilde een officier zijn volgende diploma halen, dan gebeurde dit dikwijls in het toenmalige Batavia. De dokking elke zes maanden – meestal in Singapore – betekende min of meer een extra vakantie.

Uitrusting

Op de brug – die zeer sober was uitgerust: stuurwiel, kompas en chronometer – was een nieuwigheidje voor die tijd. Een stuurwiel, dat gekoppeld was met een stoommachientje, dat het roer z'n uitslag bezorgde. Maar deze vinding werd niet dikwijls gebruikt. De meeste gezagvoerders vonden dat het te veel stoom verbruikte, terwijl de kapitein die niet zo op het stoomverbruik lette, alle opvarenden tegen zich kreeg. De overbrenging per ketting maakte namelijk zo'n lawaai (deze liep trouwens frank en vrij door de hut van een der stuurlieden), dat geen mens meer een oog dicht kon doen.

Merkwaardig te horen is ook, dat in de beginperiode van dit schip er nauwelijks sanitair aan boord was. Nu was dat ook op de wal nog geen gemeengoed. Men voorzag in de drinkwatervoorziening aan boord door regenwater met grote zeilen op te vangen. Soms nam men zelfs zijn toevlucht tot rivierwater. Maar waswatervoorziening was er helemaal niet. Maar nogmaals, vrij normaal voor die tijd, zeker wanneer men in de tropen voer, waarvoor dit schip speciaal was gebouwd. Er was dus ook geen badkamer, voor niemand. Een van de gezagvoerders die op dit schip voer liet op het dek een afscheiding maken, waarachter hij zich poedelnaakt en ongezien voor anderen wenste te wassen. Verschil moet er zijn. De douche bestond dan uit emmertjes water die hij zich zelf over het hoofd goot. Trouwens, aldus wasten de meesten zich, meestal gemeenschappelijk, of ze sprongen in de rivier als ze toch binnenlagen. Wij spraken eens een ex-collega die destijds nog als 2e stuurman op dit schip had gevaren. Hij had – oh luxe – echt een eigen hut, waarin een 1-persoonskooi en een stoel, maar dat was het dan ook. Nu waren die kooien niet zo erg lang en zo gebeurde het dat tijdens een dokking, na enig gesmoes, een stuurman in het schot aan zijn voeteneind een gat liet zagen opdat hij eindelijk eens gestrekt te kooi kon. Het resultaat was dan wel, dat zijn voeten „in de kast” lagen, maar dat deerde hem niet.

Voeding

Behalve de levende have aan boord, voornamelijk kippen voor de consumptie, waren er ook op elk schip enkele vaten pekelvlees. De pekel er in moest niet alleen regelmatig ververst worden, maar ook aangevuld, aangezien lekkage nogal eens voorkwam. De grote, wel 5 tot 10 pond wegende stukken vlees, zagen er meestal wat groenig uit en de smaak was bepaald niet te vergelijken met het pekelvlees dat men thans bij de slager kan kopen. Maar in afwezigheid van vrieskasten moest – wanneer niet tussentijds kon worden geravitailleerd – wel op die manier het vlees worden bewaard, alhoewel in sommige laad- en loshavens natuurlijk ook vers vlees kon worden aangekocht. Wanneer ter plaatse ook ijs kon worden verkregen, kon men zich enige tijd behelpen met meer smakelijke voeding. Uiteraard was het voor de rest rijst en nog eens rijst. Maar daarover hebben we nog nooit een klacht kunnen vinden of gehoord. Wel was de temperatuur in de salon dusdanig, dat de meesten zich voor de maaltijd rond een provisorisch gemaakte tafel op het achterdek schaarden. Deze zat boven de skylight (men noemde het toentertijd nog koekoek).

Lading

We schreven al dat het schip zowel verpakte als onverpakte lading kon vervoeren. Zeker in de begintijd was het voornamelijk verpakt, in de vorm van blikken, soms kistjes met twee blikken erin. Men maakte dan met blikken een soort trap door het luikgat naar beneden, waarna met veel man- en vrouwkracht de lading naar beneden werd gesjouwd. De ter plaatse gehuurde mannelijke koelies droegen meestal twee blikken, dames één. Hoe de betaling was hebben we niet meer kunnen achterhalen, doch wel, dat na invoering van de kistjes het vrouwvolk geleidelijk is uitgeschakeld. Voordat de mannen het ruim mochten betreden bij het lossen, werden ze door de stuurman gecontroleerd op aanwezigheid van lucifers. Geen overbodige maatregel, want het gebeurde nogal eens dat tijdens het vervoer over zee enkele blikken gingen lekken. Een enkele maal kwam het voor, dat een koelie die naar beneden ging aldaar door gassen werd bevangen. Hij werd dan door de stuurman, die een touw om zijn middel liet doen, naar boven gehesen. Later werd gebruik gemaakt van stoomgedreven winches, doch lange tijd is dit verboden geweest. Sterker, bij lossing (want dan was de kans op gas uit lekke blikken het grootst) werden aanvankelijk zelfs alle vuren aan boord gedoofd. Was er niet voldoende mankracht, dan vond lossing plaats met een handliertje door middel van een driepoot, die werd opgetuigd boven het mangat. Een losperiode van 3 dagen was normaal.

Was het onverpakte lading, dan was het laden binnen één dag gebeurd. Het schip was uitgerust met 9 tanks of ruimen, net zoals je ze zou willen noemen. Voor het lossen van bulk-lading waren twee zuigerpompen beschikbaar. De lading bestond afwisselend uit olie, benzine, petroleum, hetgeen veelvuldig schoonmaken betekende. Alvorens hieraan te beginnen, werden met behulp van grote windzeilen de ruimen gelucht. Daarna vond de gastest plaats door aan een touwtje een met water gevuld flesje te laten zakken, dit op de bodem om te kiepen, waarna het vanzelf met lucht/gasmengsel volliep. Na ophalen de kurk erop en naar het laboratorium.

Later is meer geavanceerde apparatuur aangebracht op de „Besitang”, doch wij hebben niet meer kunnen achterhalen waaruit die precies bestond. Dit brengt ons ertoe nogmaals oud-gedienden te verzoeken, om, indien zij zich nog het een en ander uit vroegere jaren kunnen herinneren, dit eens op te schrijven en ons te doen toekomen. Zelden zijn de herinneringen van één man voldoende om er een „uit het oud-archief”-verhaal van te maken, doch de gezamenlijke bijdragen stellen ons wel in staat bij tijd en wijle een blik terug te werpen. Want niet alleen de periode rond de eeuwwisseling is interessant, ook de jaren twintig en dertig kunnen genoeg stof voor een historisch artikel opleveren. Zouden ook nog foto's aan ons kunnen worden afgestaan, graag. Dan wel voor zover mogelijk aan de achterzijde enkele gegevens vermelden, zoals naam schip, haven en het jaar.

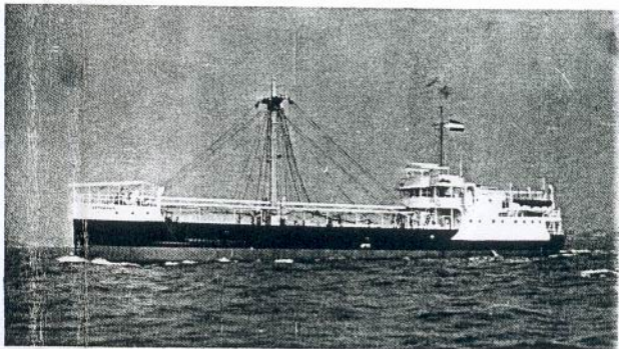


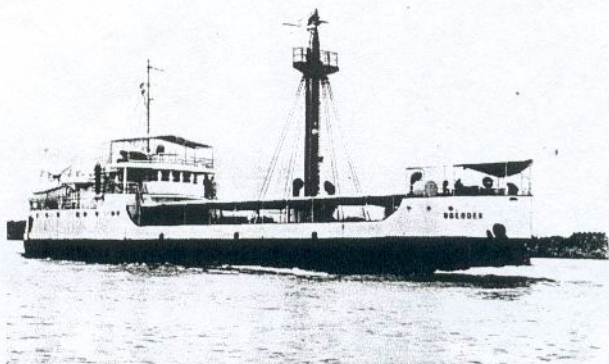
M.S. „BETOERAN”.

Het m.s. „Betoeran” zal binnenkort naar Zuid-Korea worden overgebracht om te Seoul te worden overgedragen aan zijn nieuwe eigenaren.

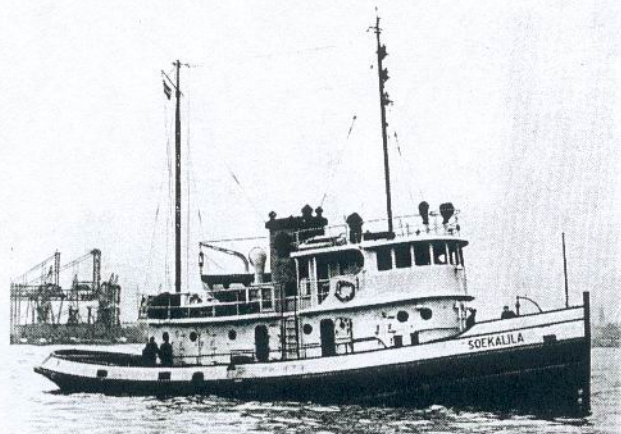
De „Betoeran” werd in 1944 in Amerika gebouwd onder de naam „Y-82” als tanker voor het United States Army Transportation Corps. In 1947 werd het schip door de N.V. Nederlands-Indonesische Tankvaart Maatschappij aangekocht en te New-York omgebouwd tot motorvrachtschip met een bruto tonnage van 658.90 brt. Eigen officieren brachten het scheepje veilig van New York naar de Oost over.

Hiermede wordt de laatste van de drie na de oorlog van tanker tot vrachtschip omgebouwde kustvaartuigen van de vlootsterkte afgevoerd.





m.s. „Boedoek”.



m.s. „Soekalila”.

DRIE SCHEPEN VERKOCHT

Wij geloven niet, dat er een traan zal worden gelaten op vloot bij het vernemen van het nieuws dat de „Nassau”, „Boedoek” en „Soekalila” van de vlootsterkte zijn afgevoerd.

Alhoewel deze scheepjes in de jaren na de tweede wereldoorlog zeer goede diensten hebben bewezen bij het transport van materialen noodzakelijk voor de wederopbouw in de Oost, is dit type „small craft” toch nimmer erg populair geweest bij het merendeel onzer officieren.

Het m.s. „Nassau” werd, evenals de „Boedoek”, in 1944 als tanker in Amerika gebouwd. In 1947 werd de „Nassau” aangekocht door de N.V. Nederlandsch Nieuw-Guinee Petroleum Maatschappij en te New-York omgebouwd tot motorvrachtschip met een bruto tonnage van 658,90 brt.

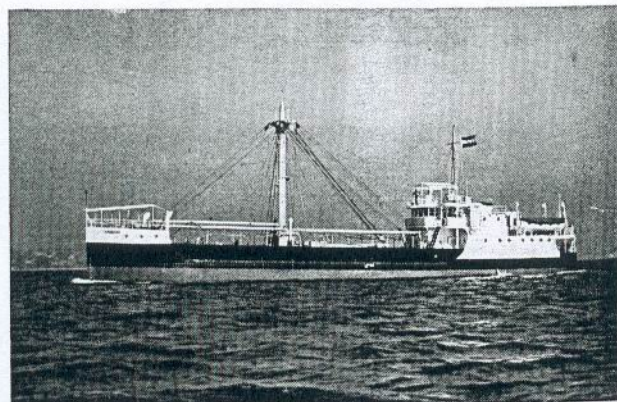
Officieren van de N.V. Petroleum Mij. „La Corona” brachten het schip uit naar Nieuw Guinea.

Thans is de „Nassau” verkocht aan Lancey Steamships (Proprietary) Limited te Sydney (N.S.W.) en zal worden herdoopt in „Dunmore”.

Het m.s. „Boedoek” (669 brt) werd in 1948 voor rekening van de N.V. Nederlandsch-Indonesische Tankvaart Mij. omgebouwd tot motorvrachtschip bij de scheepswerf van Boele te Bolnes. Ook dit schip werd door eigen personeel bemand voor de reis naar de Oost.

Binnenkort zal de „Boedoek” overgaan in handen van zijn nieuwe eigenaren in India.

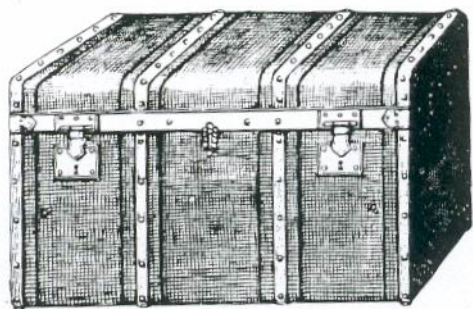
De motorsleepboot „Soekalila” behoort tot de vier sleepboten („Soekalila”, „Soekahadji”, „Soekalanting” en „Oemar”),



m.s. „Nassau”.

die in 1948 bijna de wereldbol rondvoeren op hun reis van Nederland naar Indonesië. Ook deze zware reis werd destijds door onze eigen officieren tot een goed einde gebracht.

„De Soekalila”, welk schip een tonnage heeft van 149,55 ton, werd eveneens in 1944 in Amerika gebouwd. Het vertrok op 28 November jl. uit Soerabaja op weg naar zijn nieuwe eigenaren, Victoria's Milling Company Inc. te Manilla.



UIT HET OUD-ARCHIEF

In het vorige artikel belichtten wij het ontstaan en de groei van de vloot van de „Koninklijke” en van de NIT. Deze keer aandacht voor de „La Corona”-vloot en de vele schepen van de CSM.

„La Corona”

Reeds voor het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog had de „Koninklijke”, mede naar aanleiding van vondsten in Mexico door concurrerende maatschappijen, voorlopig enige belangen verworven in dit destijds nogal roerige land. Geleidelijk waren deze belangen uitgebreid, zodat in 1916 werd besloten tot de oprichting van een maatschappij om haar rechten naar behoren te kunnen behartigen. Dit werd — opgericht 28 september 1916 — de in Den Haag gevestigde NV Petroleum Maatschappij „La Corona”. Alhoewel haar doel primair was „het opsporen en het exploiteren van petroleumbronnen en delfstoffen in Mexico of elders”, was zij volgens de statuten ook bevoegd „tot alles wat tot bereiking van haar eigenlijk doel nuttig of nodig is, of daarmee in den ruimsten zin des woords in verband staat.”

Zoals in een der vorige artikelen reeds vermeld, was de NIT tijdens de Eerste Wereldoorlog door de Duitse Regering op de „zwarte lijst” gezet, weshalve het riskant werd haar vaartuigen naar door duikboten bedreigde gebieden te routeren. Wat was dus eenvoudiger dan het inbrengen van een aantal NIT-schepen in „La Corona”, hetgeen bij statutenwijziging op 23 november 1916 geschiedde, nota bene met terugwerkende kracht tot 1 januari 1916. Het waren de „J. B. August Kessler”, tot dan nog steeds eigendom van de „Koninklijke” en de NIT-schepen „Ares” (2316 ton), „Hermes” (2313 ton), „Selene” (2273 ton) en „Artemis” (2311 ton).

Later is de Mexicaanse Regering overgegaan tot naasting van de eigendommen van de „Koninklijke” in haar territorium, doch desondanks is de „La Corona”-vloot de zeven wereldzeeën blijven bevaren. Samen met de schepen van de NIT vormt zij de kern van wat op 1 januari 1960 de Nederlandse Shell Tankers-vloot is geworden.

CSM

Eveneens nog vóór de 1e Wereldoorlog, namelijk in 1913, had de „Koninklijke” vaste voet gekregen in Venezuela, waar men de aanwezig-

heid van aardolie reeds had bewezen, alhoewel de omvang ervan nog niet ten volle werd beseft. In 1914 ging de „Koninklijke” over tot de winning van ruwe olie rondom het Meer van Maracaibo, waarbij men zich gesteld zag voor het probleem dat het Meer weliswaar een open verbinding had met de zee, doch dat de diepgang van het vaarwater de grootte van de tankers wel sterke beperkingen oplegde. Men zag dus om naar een geschikte haven waar overslag zou kunnen geschieden en het oog viel op het 216 zeemijl verder gelegen Curaçao.

In 1915 begon de „Koninklijke” aldaar tevens met voorbereidende werkzaamheden voor de bouw van een petroleumraffinaderij voor de daarvoor opgerichte NV Curaçaosche Petroleum Maatschappij.

Naarmate de boringen steeds produktiever werden, realiseerde men zich echter dat het transport wel een grote omvang zou kunnen gaan aannemen, weshalve op 21 juli 1917 de NV Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij werd opgericht. Het begin van haar vloot werd gevormd door twee houten lichters, de „Willemstad” en de „Oranjestad”, beide van 800 ton, die door twee oude stoomsleepboten, de „Samson” en de „Don Alberto”, voornamelijk werden rondgesleept op het traject Curaçao — San Lorenzo — Curaçao, een rondreis van ongeveer 7 dagen. De romp van deze lichters was geheel van hout; daarin bevonden zich weder geheel houten tanks, zodat men ze als dubbelwandige schepen kon beschouwen.

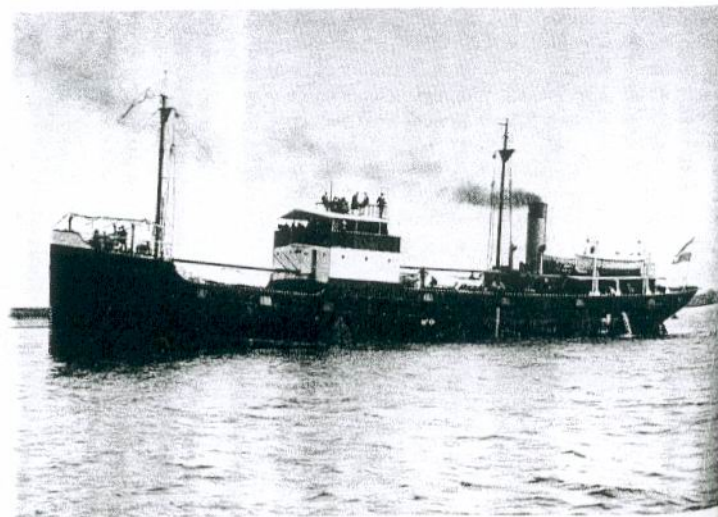
Het dekhuis was overigens maar net groot genoeg om de kapitein, de 7 bemanningsleden en de kok te herbergen.

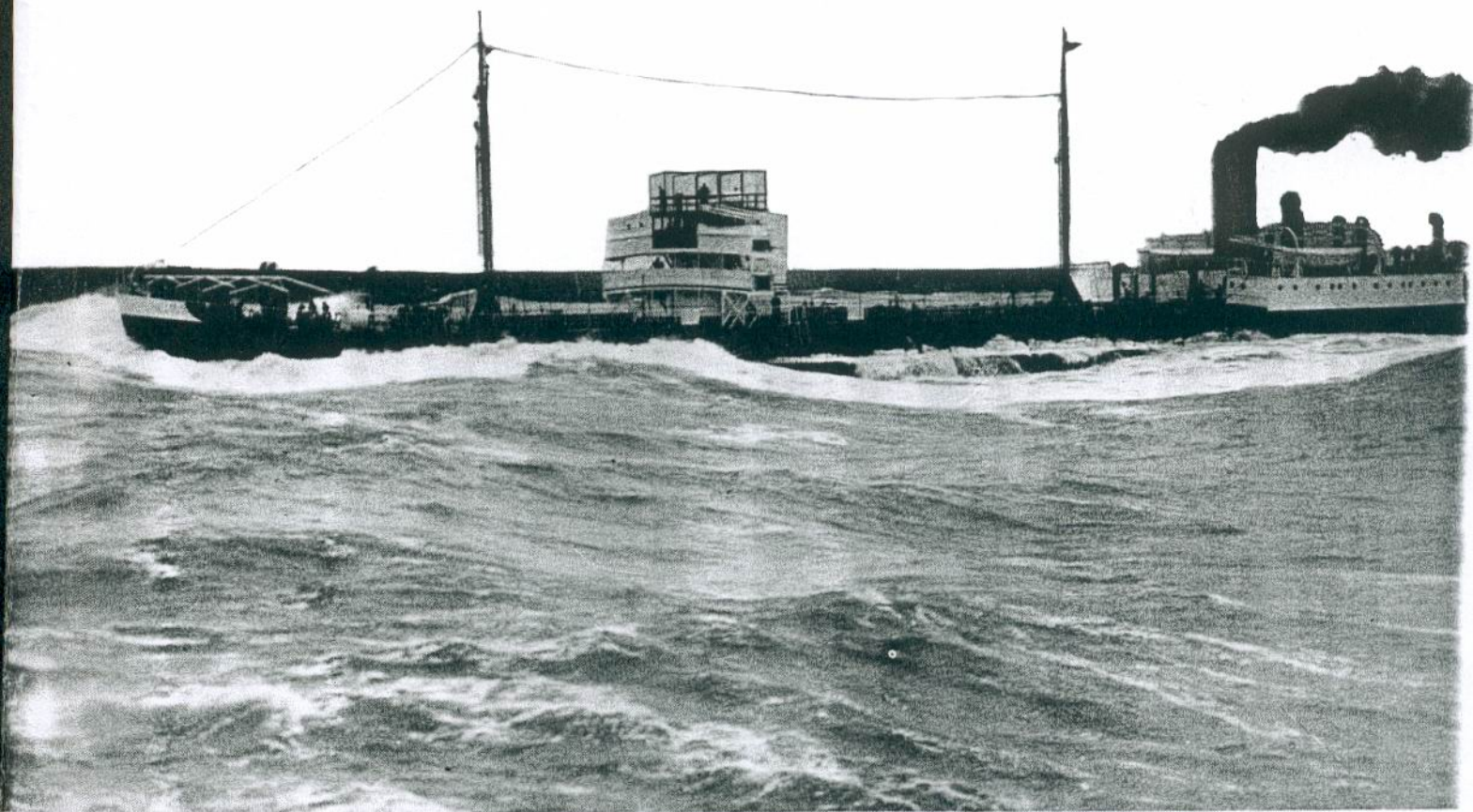
De raffinaderij in Curaçao kwam al snel op volle toeren, doch door strandingen en allerhand tegenslag met de lichters, was de aanvoer uit Venezuela niet voldoende. De „intake” van de fabriek werd dan ook aangevuld met de ladingen van andere tankers, die ruwe olie uit Mexico en de US Gulf aanvoerden.

Nadat eind 1918 een van de combinaties lichter/sleepboot in zware zee verloren was gegaan, vestigde de CSM haar hoop op drie nieuwe, in de Verenigde Staten in bestelling gegeven, houten lichters van 1200 ton. Alhoewel zij werden gebouwd onder supervisie van het Shell-kantoor in Philadelphia, ging bij inspectie nog voor de oplevering alle hoop weder in rook op: twee van de lichters waren reeds dusdanig door wormen aangetast dat zij de uitreis niet zouden hebben overleefd, de derde werd overgebracht doch — hoe bitter het ook moge klinken — deze bleef uitsluitend drijven omdat ze van hout was vervaardigd. Bovendien was voor deze grote lichter een krachtiger sleepboot vereist dan de twee oudjes toen nog in gebruik bij de CSM. En zo duurde het ruim een jaar voor de nieuwe lichter aan haar eerste gesleepte rondreis kon beginnen.

Zo vlak na beëindiging van de Eerste Wereldoorlog was het bijzonder moeilijk geschikte schepen te verwerven. In 1920/1921 kon eindelijk de „CSM-vloot” worden aangevuld met een achttal monitors, oorspronkelijk kleine kanonneerbotten, die door de geallieerden waren gebruikt. In Nederland werden deze vaartuigen betiteld als „strijkijzers”.

De „Dione”, maar dan in 1921!





mede door hun vorm. Na verbouwing bleken zij een laadvermogen te hebben van slechts 500 ton, bovendien waren er geen ladingpompen aan boord. Eèn troost, zij hadden eigen voortstuwing en verlichtten althans voorlopig de ergste transportzorgen. De bezetting bestond uit een kapitein, 4 werktuigkundigen, een 1e en een 2e stuurman, alsmede 14 scheepsgezellen.

In 1922 kreeg de CSM haar eerste echte tankers, spoedig gevolgd door andere, zodat eind 1925 reeds 18 schepen met een totaal-draagvermogen van 35.750 ton in haar vloot waren ondergebracht. Eind 1929 waren deze cijfers respectievelijk 32 en 78.700; bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog waren zij opgelopen tot 33 tankers met een totaal-draagvermogen van 115.767 ton. Het aantal uit Nederland en Engeland uitgebrachte officieren bedroeg toen 349 man. De bemanningen van deze schepen waren bijzonder heterogeen samengesteld. Alhoewel de meeste scheepsgezellen van de 6 eilanden in de Nederlandse Antillen afkomstig waren, voeren op de vloot ook Venezolanen, Brits-West-Indiërs en een groot aantal Chinezen.

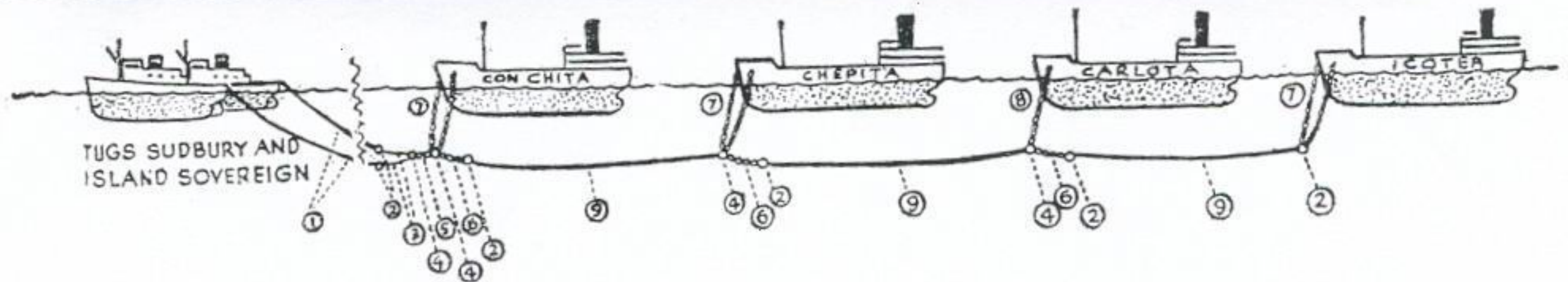
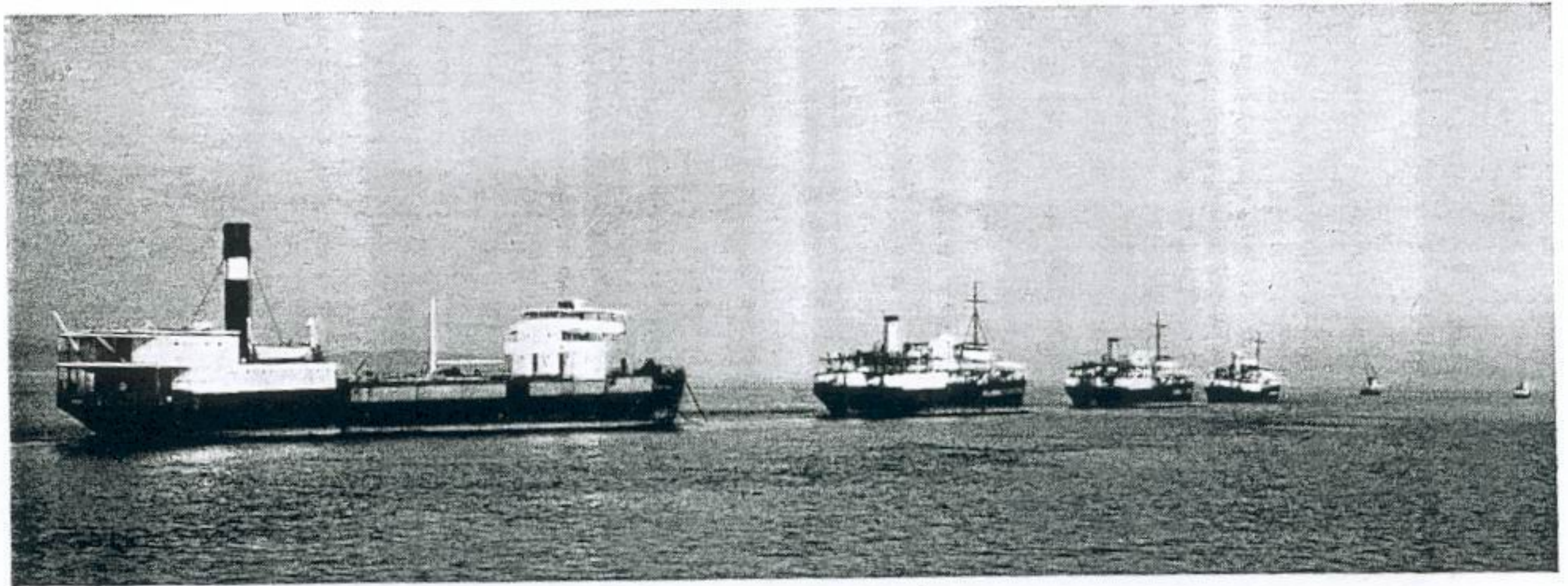
Nauwelijks was de Tweede Wereldoorlog afgelopen, of grootse plannen werden gemaakt en geleidelijk ook uitgevoerd, om het z.g. binnen- en buitenkanaal bij het Meer van Maracaibo toegankelijk te maken voor grotere tankers. Na in 1950 het maximum aantal schepen van 44 te hebben bereikt, met een totaal-draagvermogen van 192.810 ton, kromp de CSM-vloot snel ineen. Successievelijk werden vele schepen hetzij ondergebracht in de vloeten van andere Groepsmaatschappijen, hetzij verkocht voor de sloop. In 1955 telde de CSM-vloot nog 10, maar in 1960 nog slechts 3 schepen. Daarna is deze onder Antilliaanse

De „Renata” van ruim 4000 ton draagvermogen, die met 9 zusterschepen in de jaren 1935 - 1938 de C.S.M.-vloot versterkte en deze maatschappij op een totale tonnage van 114.391 bracht.

vlag varende vloot geleidelijk weer uitgebreid, waarbij het operatieterrein de gehele wereld ging omvatten. De CSM-vlootstaf was reeds op 1 februari 1954 geamalgameerd met die van „La Corona”, welke maatschappij samen met de NIT in 1960 werd opgenomen in Shell Tanker BV. Onze maatschappij beheert dan ook de huidige CSM-vloot, voornamelijk bestaande uit de „D” en „M” klasse tankers.

De tijden zijn veranderd, ook de structuur van de Koninklijke/Shell Groep. Was voorheen The Anglo-Saxon Petroleum Company Londen als het ware het centrale punt voor de vloeten van de Groep, thans is het de daar gevestigde Marine Coördinator's Organisatie. Maar dat de Nederlandse Groepsvloot nog steeds zo'n belangrijk deel van het transport over zee voor de Koninklijke/Shell voor haar rekening kan nemen, is toch voornamelijk te danken aan de Directie van de „Koninklijke”, die bij de amalgamatie in 1907 het op zee met haar schepen gepresteerde, wilde bestendigen. Een prestatie mede te danken aan de inzet van de talloze zeevarenden wier namen nog voorkomen in het „Oud Archief”.

EEN INTERESSANTE SLEEP



1. Twee 1900-voet-lange 2-duims stalen sleeprossen. 2. 10-lbs sluitings. 3. Twee 100-voet-lange 2-duims schinkels. 4. 30-lbs sluitings. 5. 30-voet-lange kettingspruit. 6. 16-voet-lange kettingen. 7. Twee ankerkettingen. 8. Eén ankerketting. 9. 600-voet-lange stalen schinkels. De gehele sleepstros bevond zich gemiddeld 100 voet onder water.

Twée schepen liepen deze maand van stapel

TEWATERLATING S.T.S. „PLAGIOLA”.

Maandagmiddag 12 Juli jl. werd bij de Deutsche Werft te Hamburg het s.t.s. „Plagiola” aan zijn element toevertrouwd. Mevrouw G. Müller von Blumencron, echtgenote van de heer Dr. C. Müller von Blumencron, Directeur van de Union Rheinische Braunkohlen Kraftstoff A.G. te Wesseling verrichtte de doopplechtigheid.

De „Plagiola” is de eerste van de vier na de laatste wereldoorlog voor rekening van de Koninklijke/Shell Groep in Duitsland bestelde tankers, die tewater wordt gelaten. Het schip zal in September a.s. door de werf worden opgeleverd en is bestemd voor het vervoer van asfalt-bitumen in bulk tussen Curaçao en de Oostkust van de Verenigde Staten van Noord-Amerika. Teneinde de lading tijdens het vervoer in vloeibare toestand te kunnen houden, zijn alle ladingtanks voorzien van speciale verwarmingsbuizen.

Een zusterschip van de „Plagiola”, het s.t.s. „Platidia”, zal begin October a.s. eveneens bij de Deutsche Werft te Hamburg tewater worden gelaten.

De voornaamste bijzonderheden van het s.t.s. „Plagiola” luiden:

Lengte over alles	160.02 m
Lengte tussen de loodlijnen	153.92 m
Grootste wijde	20.27 m
Holte tot bovendek	11.58 m
Gemiddelde diepgang op het zomermerk	8.76 m
Draagvermogen bij deze diepgang	ca. 15.000 ton
Bruto-inhoud	10.700 brt

STAPELLOOP S.S. „GAZA”.

Ruim een week later namelijk op Dinsdagmiddag 20 Juli jl. werd te Bremen bij de Bremer Vulkan Schiffbau und Maschinenfabrik het stoomtankschip „Gaza” ten doop gehouden door mevrouw H. Kaisen, echtgenote van de Voorzitter van de Senaat van de stad Bremen.

De „Gaza” zal omstreeks medio October 1954 in dienst worden gesteld en is bestemd voor het vervoer van ruwe aardolie tussen Venezuela en Curaçao. Het eveneens bij deze werf in aanbouw zijnde stoomtankschip „Glebula” van hetzelfde type zal begin September a.s. van stapel lopen.



Het s.t.s. „Plagiola” verlaat de helling.

De afmetingen van het dubbelschroef-stoomschip „Gaza” zijn:

Lengte over alles	158.50 m
Lengte tussen de loodlijnen	152.40 m
Grootste wijde	20.42 m
Holte tot bovendek	11.05 m
Gemiddelde diepgang op het zomermerk	8.31 m
Draagvermogen bij deze diepgang	ca. 14.900 ton
Bruto-inhoud	10.670 brt

De voortstuwing zal geschieden door twee door de werf gebouwde triple-expansie stoommachines voorzien van olie-stookinrichting, met een gezamenlijk vermogen van 5500 pk, die de twee schroeven aandrijven.

De dienstsnelheid zal circa 12 knopen bedragen.

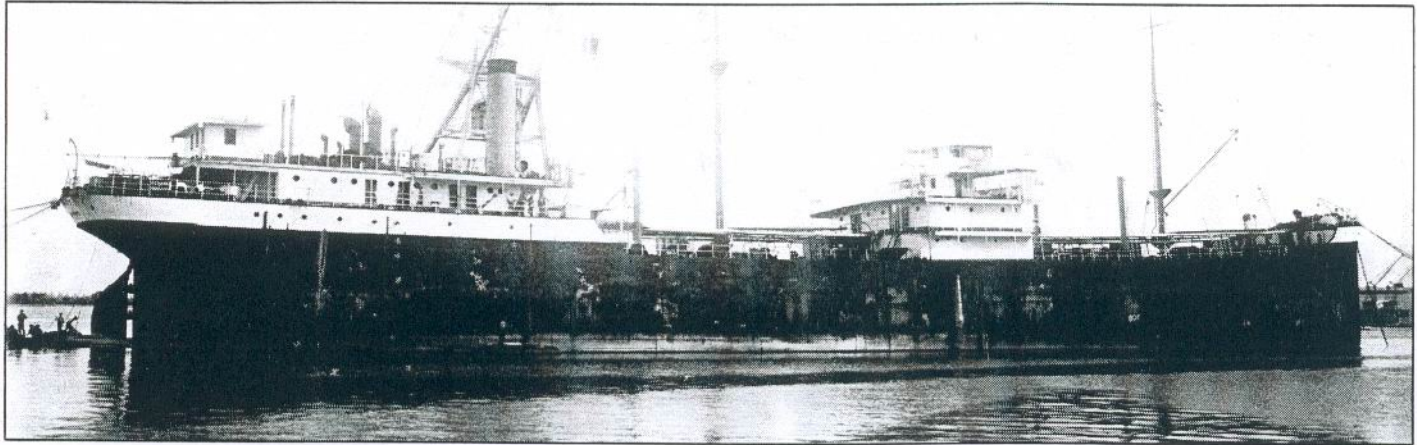


Het s.s. „Gaza” in zijn element.

Ieder schip heeft een eigen leven. En dat geldt — zeker bij tankers — niet alleen voor het type vaart, maar ook voor de sfeer aan boord, de accommodatie, de technische installatie, de navigatie-eigenschappen,

enz. Er is één schip in de Nederlandse Shell-vloot geweest, waarvan terecht kan worden gezegd, dat ze twee levens had. Dit schip, de 'Hermes', is ook maar liefst 40 jaar oud geworden.

Schip met twee levens

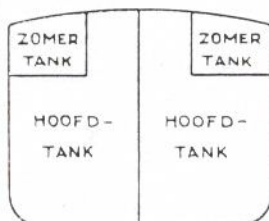


Voor de geboorte van de boodschapper van de goden — 'Hermes' is de Griekse god, die als heraut of bode voor de andere goden fungeerde — moeten we terug naar het jaar 1914. Geen beste tijd voor het borelingske van 3768 ton, met een lengte van 105 meter, want de Eerste Wereldoorlog werd niet alleen te land gevoerd, maar ook ter zee. Nu was dit schip weliswaar in Engeland gebouwd, namelijk bij de fa. Palmers in Newcastle-on-Tyne, maar ze werd het eigendom van de N.V. Petroleum Maatschappij 'La Corona' in Den Haag en kwam te varen bij de Nederlandsch-Indische Tank-Stoomboot Maatschappij, ook in Den Haag. Laatstgenoemde Shell-maatschappij legde zich toe op o.a. de interinsulaire vaart in Indonesië, waarvoor destijds het voeren van de Nederlandse vlag was vereist. Alle officieren op deze schepen waren van Nederlandse nationaliteit, de gezellen van Chinese origine, wat alom gebruikelijk was in die tijd. Die Nederlandse vlag en Nederlandse officieren betekenden 'neutraal' wat in die woelige oorlogsjaren duidelijk werd aangetoond door een op de boeg geschilderde enorme driekleur. Niet vergeten moet worden, dat het destijds nog gebruikelijk was tankers te bouwen met één midden-langsschot in het hart van het schip en een tot het dek doorlopende trunk (zie figuur 1). Geladen werd tot in de trunk, met voldoende beschikbare ruimte voor expansie bij hogere temperaturen. Het vrije vloeistofoppervlak, dat zonder zo'n constructie de stabiliteit te sterk zou kunnen beïnvloeden, werd op die manier binnen toelaatbare grenzen gehouden. De door de trunk ontstane zijtanks,

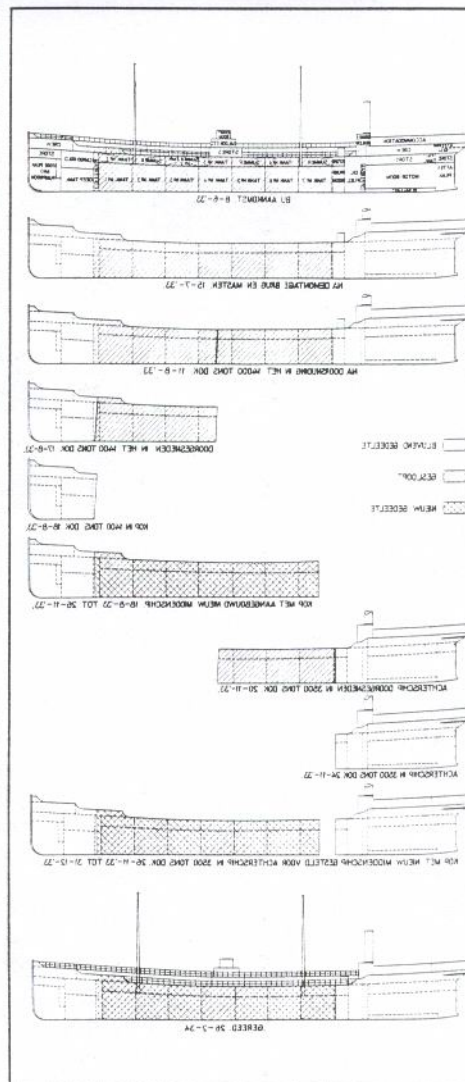
'zomertanks' geheten, werden gebruikt voor vervoer van lichte oliesoorten. Zwaardere alleen in zomergebieden — vandaar de naam — wanneer het schip dieper mocht worden geladen. Pas in de twintiger jaren kwam het bouwen van tankers met twee langsschotten in zwang, zoals thans nog het geval is. In die beginjaren van de tankvaart ging men over het algemeen ervan uit, dat tankers een kortere levensduur hadden dan vracht- en passagiersschepen. Niet dat de machine-installatie inferieur zou zijn, maar omdat het in de ladingtanks als ballast ingenomen zeewater nu eenmaal een sterk corroderende uitwerking had. Aan speciale verftechnieken of het gebruik van kathodische bescherming was men nog niet toe in die dagen.

Crisisjaren

De dertiger jaren staan bij ouderen nog levendig voor ogen. Het waren de jaren waarin de wereldeconomie een grotere inzinking — en van langere duur — had dan sedertdien ooit het geval is geweest. Het werkloosheidspercentage lag aanzienlijk hoger dan thans het geval is, overal ter wereld. Meer dan ooit moest



Figuur 1



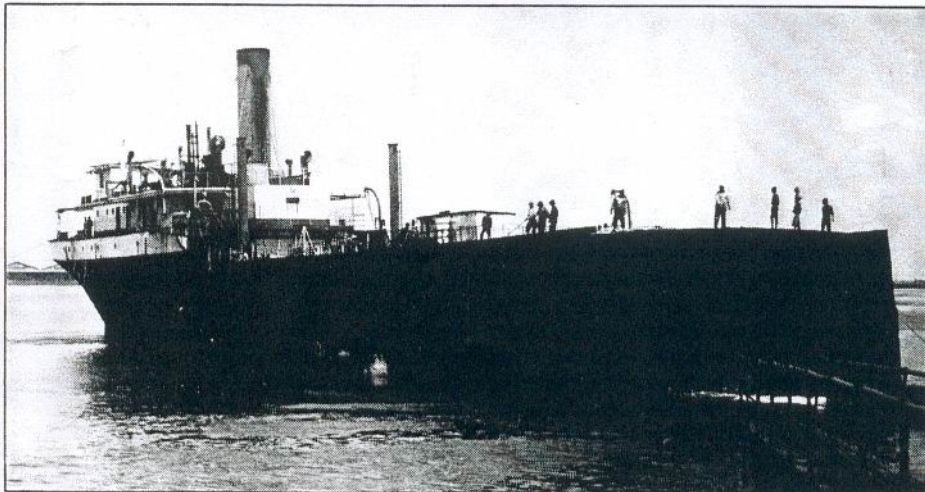
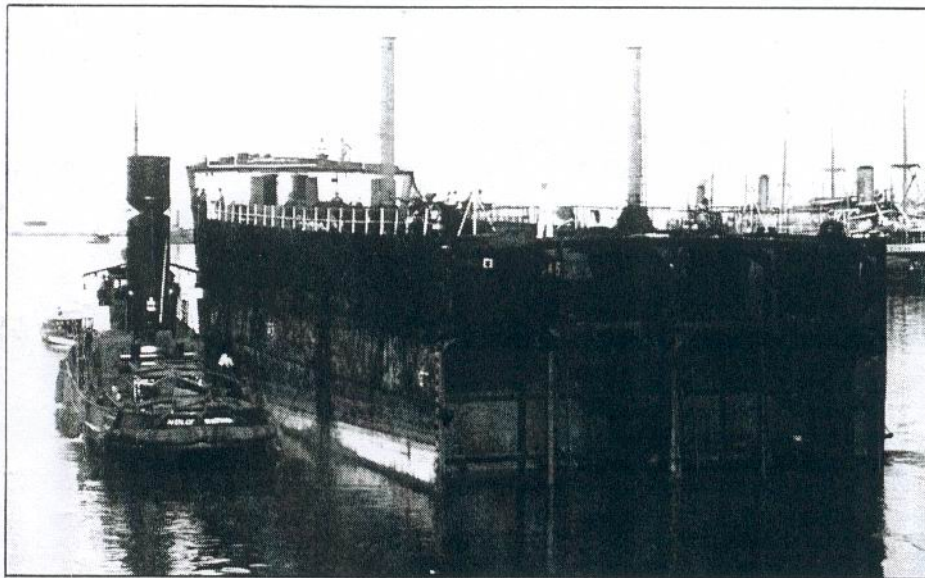
Figuur 2

de buikriem dus worden aangehaald, wat onmiddellijk gevolgen had voor het olieverbruik, dus ook voor de tankvaart. Vele schepen, ook van de diverse maatschappijen die de Shell-vloot vormden, moesten worden opgelegd. Ook de 'Hermes' trof dit lot. Twee volle jaren lag het schip met een aantal andere in Singapore, gedurende welke periode de conditie van de tanks nog harder achteruit holde dan voorheen. Ook de termijn waarbinnen het 'special survey' moest worden gehouden, werd overschreden. En toch was het schip, zowel wat de machines betreft als z'n afmetingen, uitermate geschikt voor de vaart in nauwe vaarwaters. Meer zo dan andere Shell-tankers van jongere datum, die al een grotere tonnage hadden. Dit alles was reden om nog eens goed te overdenken wat te doen met de 'Hermes'. Het voorschip en het achterschip waren nog goed. Het middenschip, ladinggedeelte dus, was echter allerbelabberd na twee jaren stilliggen. Nu hadden de bouwers, de fa. Palmers, al twee keer een nieuw middenschip geplaatst in vroeger door hen opgeleverde tankschepen. Iets wat voor die tijd als een bijzondere prestatie gold en veel publiciteit trok. Echter, de 'Hermes' lag in de Oost, mocht niet meer op eigen kracht varen (S.S. verlopen) en bovendien gunde men het bouwen van

Een 5e werktuigkundige vertelt....

Als 5e aan boord van de 'Hermes', zo omstreeks 1928? Meneer, je werd uitgezonden voor 3 jaar. Repatriëring was natuurlijk per mailboot, maar soms met een andere maatschappij-tanker. Kan je nagaan, was je soms wel 3½ jaar weg. De post van thuis kon per mailboot in 14 dagen in Singapore zijn. Maar als je in de Archipel voer, ene haventje uit, andere in, waren de brieven 2 à 3 maanden onderweg. Overwerkbetaling? Ben je gek, als 5e had je £ 12 per maand (toen f 144 waard) en een motorbonus van f 18. In de crisisjaren is de gage nog verlaagd, tot f 108 voor een 5e en f 140 voor 4e machinist (de term 'werktuigkundige' is pas na de Tweede Wereldoorlog ingevoerd). Je had wel een eigen hut, met als meubilering: kooi, tafeltje, stoel en wasbak (met stromend water). Als je binnenlag, was de 5e machinist z'n wacht van 6 uur 's avonds tot 6 uur 's morgens. Op zee 4 uur op, 8 uur af, net als nu, plus 2 uur torn-to. Bovendien werd je in die rang nog voor allerlei wisselwasjes ingeschakeld. En

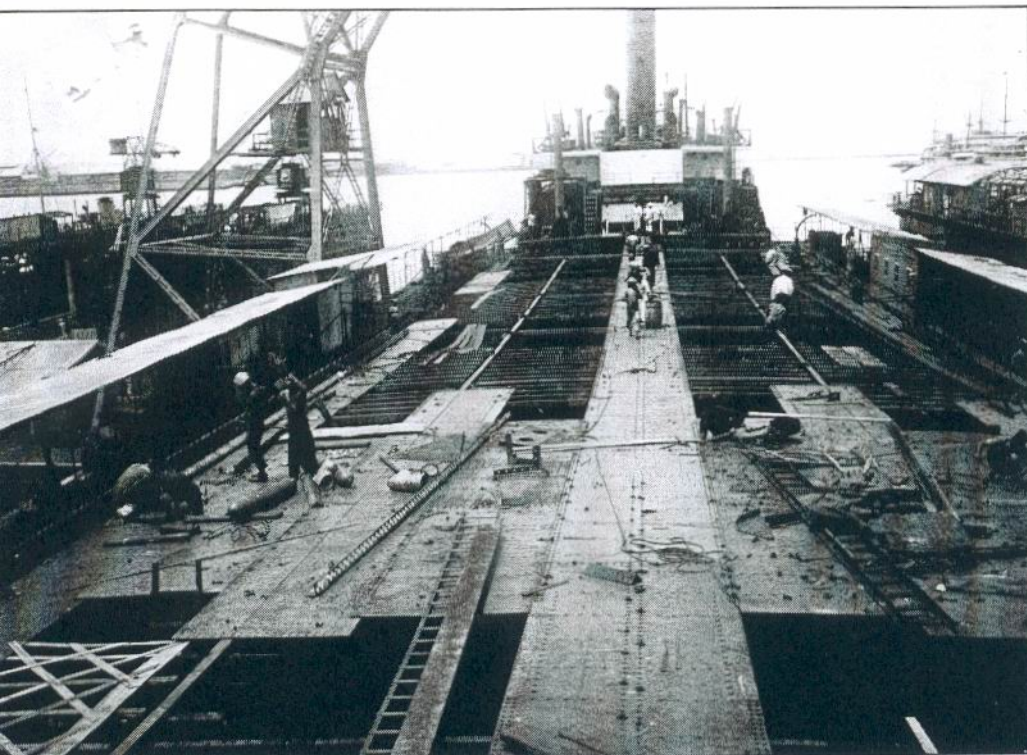
als je de wacht samen met een meerdere had gehad, ging je als laatste weg. Al bleef hij nog een tijd kleetsen met z'n aflosser, wachten bleef je. Trouwens, een 'second' waagde het niet bij de 'baas' binnen te stappen. De conversatie werd gevoerd vanaf de drempel, tenzij nadrukkelijk binnengenoed. Een ijskast was er niet aan boord, wel een 'ijsla', boven, op het dek. In elke haven werden van die ijsstaven erin gelegd, dan had je weer twee dagen lang koud Bier. En toch — geloof me of niet — wilde je na je verlof graag weer naar zee. Echt familieleven had je nauwelijks, want je ging vroeger jonger naar zee dan die jongelui van tegenwoordig. Kwam je, getrouwd zijnde, met verlof, dan zei je jongste: 'Is dat nou pappa?'. Je genoot van de maanden thuis, vond alle spulletjes thuis prachtig, maar werd toch weer onrustig. Je leven lag op zee, hoe hard het ook was. Daar pas was je in je element, had je je collega's waar je jarenlang mee optrok.



een geheel nieuw middengedeelte bij voorkeur aan een Nederlandse maatschappij. Zo geschiedde het dat men, ondanks lagere offertes in de Oost, de constructie — die 8½ maand zou gaan duren — gunde aan de Droogdok Mij 'Soerabaia', dit 'vanwege de hoge werkloosheid in Nederlandsch-Indië en de vele zaken die wij aldaar plegen te doen'.

Anders dan anders — — — — —

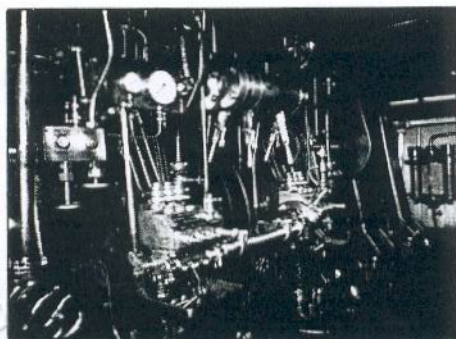
Het vervaardigen van een middenschip door de oorspronkelijke bouwers van een schip had tot die tijd plaatsgevonden terwijl de bewuste tanker in de vaart bleef. Pas wanneer het nieuwe middengedeelte gereed was, werd de tanker gedokt, in drieën gesneden, waarna successievelijk voor- en achterschip met het nieuwe ladinggedeelte werden verbonden. De totale reparatieduur was dan ongeveer één maand. Echter, de Engelse bouwers waren niet scheutig met het verstrekken van de bouwtekeningen. Liever hadden zij dit klusje zelf geklaard. Maar er was geen haast met de reparatie, tonnage was er nog genoeg. Het ging er alleen om het schip te behouden voor de toekomst, juist vanwege zijn beperkte afmetingen. Vandaar dat 'Soerabaia' 8½ maand de tijd kreeg en daarbij over het gehele schip konden beschikken. Aldus konden zij, zonder voldoende gegevens op papier, eerst het hele schip opmeten en aan de hand van de resultaten het nieuwe middenschip maken. Echter, het ontbreken van de aanvankelijke berekeningen was er wel de oorzaak van



dat men in het duister tastte in hoeverre het afgesneden voor- en respectievelijk achterschip voldoende drijfvermogen had. Het voorschip was maar 15 meter lang, vrijwel in de vorm van een wig. Het achterschip was ongeveer 30 meter lang, maar als gevolg van het gewicht van de machines (twee 6-cilinder 'Werkspoor' dieselmotoren, die 2 schroeven aandreven) zou het vermoedelijk te grote diepgang en te ongunstige trimligging krijgen.

blijkt ook wel uit de reizen die het schip daarna maakte. Alhoewel nog heel wat in de Oost, komen havens als Vado, St. Louis-du-Rhône, Spezia, Suez, Constantza, Haifa, Plymouth en — waarachtig — Rotterdam ook voor. Bijna was op 21 augustus 1940 een voortijdig einde gekomen aan het tweede leven dat de 'Hermes' sleet. In ballast varende van Lissabon naar Curacao, wordt het schip tegen 21.00 uur zonder waarschuwing — naar later is gebleken

door de Italiaanse onderzeeër 'Dardolo' — getorpedeerd. In dat eerste jaar na het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog voeren schepen op die route nog niet in konvooi, evenmin was bewapening aan boord. Een groot gat werd geslagen aan bakboord, ongeveer ter hoogte van de voormast, waardoor het onmiddellijk sterk slagzij begon te maken. De machines werden gestopt, SOS met positie uitgezonden en de reddingboten werden tewatergelaten. Het gevaar van een



Men vond het ei van Columbus door de methode toe te passen weergegeven in figuur 2. In het kort: de 'Hermes' niet in drieën, maar in tweeën delen, want elke helft van het schip kon drijven, dat was zeker. Daarna de voorhelft zodanig trimmen, dat ze het dok in kon. Na afsnijden en uitdrijven van het oude tankgedeelte, kon het nieuwe middenschip gewoon aan het voorschip worden vastgebouwd. Later werd ook het achterschip in een dok van het oude ladinggedeelte ontdaan, waarna voorschip (met nieuwe tankgedeelte) met het achterschip werden samengevoegd.

Tweede leven

Aldus begon de 'Hermes' aan haar tweede leven. Het schip had bij de 'wedergeboorte' stoomspiraal in alle tanks gekregen en was nu voor alle soorten vaart uitermate geschikt. Dat

Personeelsdonatieplan

Employés als Shell-ambassadeurs

Vele collega's vervullen, behalve hun baan bij onze maatschappij, nog een of meer functies daarbuiten; in besturen van educatieve, sociale, culturele of charitatieve instellingen, van verenigingen of stichtingen. Wellicht kennen ze het moedeloze gevoel als tijdens een bestuursvergadering de penningmeester bezorgd

meedeelt dat de begroting van het volgend jaar nauwelijks rond te krijgen is, en dat voor een belangrijke activiteit net het benodigde bedrag ontbreekt. Ze zouden het er dan uit eigen zak wel willen bijpassen! Maar ze leveren immers al een bijdrage door hun tijd, inzet en contributie. Zo gaat dat.

De samenleving en het algemeen welzijn zijn voor een belangrijk deel afhankelijk van vrijwillig aangeboden diensten en gelden van individuele burgers. Maar individuele bedrijven leveren eveneens hun bijdragen.

'... zo willen ook de Shell-maatschappijen als werkgemeenschappen hun gemeenschapszin tot uitdrukking

bringen' aldus een citaat uit de inleiding van de vorig jaar uitgebrachte beleidsnota 'Het donatiebeleid van Shell in Nederland'.

lets extra's

Voortbordurend op deze beleidsnota heeft Shell Nederland nu het



tweede torpedo was groot, zeker nu het schip gestopt lag. Naarmate de slagzij nog toenam, gaf kapitein K. van der Woude opdracht de boten te bemannen en op veilige afstand de ontwikkeling af te wachten. Er waren geen doden of gewonden, behalve een beschadigde vinger van een Chinees, opgelopen bij het vieren der boten. Echter, de genadeslag van de onderzeeër bleef uit, het schip bleef wonder boven wonder drijven, waarop 's nachts, om half twee,

Een 3e stuurman vertelt....

Mijn gage in 1929 was £ 16 (toen f 192 waard), maar ik kreeg wel een toelage voor proviandbeheer van £ 3, op voorwaarde dat ik het goed deed. Op sommige schepen maakten we ook zelf ijs, dat kwam de houdbaarheid van de verse groenten ten goede. De Chinese hofmeester en koks kregen we door bemiddeling van de boardinghouse masters, die hun eigen financiële belangen hadden. Van koksdiploma's voor de zeevaart had men in die tijd nooit gehoord. Het was gewoon een lot in de loterij als je een goeie had. Ook

50 jaar geleden moest je iedere maand rapporten indienen met verbruik per man per dag. Het hing ook dikwijls van de gezagvoerder af hoe de voeding was, de een was kordater bij het verdedigen van het voedingcijfer tegenover kantoor dan de ander. Er waren er ook, die vanwege 'commissie zelf' zo'n 200 broden aan boord lieten bezorgen in Amsterdam. Die moesten we dan eerst opeten voordat er brood gebakken mocht worden. Op die manier werd het voedingcijfer weer omlaag gedrukt.

besloten werd weer aan boord te gaan. Door ballast te verpompen kon de slagzij gedeeltelijk worden opgevangen, waarna om 6.30 uur de werktuigkundige dienst erin slaagde de motoren weer draaiend te krijgen. Een bijzondere prestatie van deze dienst, onder leiding van hoofdwerktuigkundige A. Buyze. Er werd koers uitgezet naar Lissabon, alwaar het zwaar gehavende schip veilig aankwam. De reparatie bleek een nogal omvangrijk karwei, waarvoor een deskundige uit Engeland moest worden overgevlogen. Later is nog getracht voor alle opvarenden een onderscheiding te verkrijgen, doch voorzover valt na te gaan werd deze — het Kruis van Verdienste — alleen verleend aan de gezagvoerder en de hoofdwerktuigkundige. Jammer, want een ieder was het erover eens, dat alle

opvarenden zich bijzonder moedig hadden gedragen onder de gegeven omstandigheden.

Van de verdere lotgevallen van de 'Hermes' is in het Oud-Archief niet veel meer te vinden. Wel bekend is dat het schip in de tweede helft van de veertiger en ook nog in de vijftiger jaren zgn. 'restricted service' had tussen Suez - Ras Gharib en Hurghade. In 1950 is het nog onder Britse vlag gekomen, om in 1954 zijn definitief einde te vinden op een Britse sloopwerf.

De 'Hermes' had er toen 40 volle jaren — inclusief twee wereldoorlogen — op zitten, een respectabele leeftijd, mogelijk geworden door de vernieuwing van het gehele ladinggedeelte bij de werf 'Soerabaia', zaliger gedachtenis.

'Personeelsdonatieplan' (PDP) uitgewerkt. Voor de collega's die zich, zoals hiervoor beschreven, wanhopig afvragen waar het geld vandaan moet komen om het doel van hun instelling te benaderen, is dit wellicht een mogelijkheid iets extra's te doen. Want dan kan het krantje misschien wel worden gedrukt, het jeugdtoernooi wel worden georganiseerd, die bus worden gehuurd of dat broodnodige knutselmateriaal worden aangeschaft.

Deze voorbeelden geven al aan dat het bij het PDP niet om astronomische bedragen gaat. De ruimte waarbinnen financiële of materiële ondersteuning kan worden gegeven, in de vorm van donaties of subsidies, loopt in principe tot f 500,—. Het kunnen ook Shell-producten zijn of geschenkartikelen (b.v. als prijzen voor wedstrijden en fancy-fairs) of een schrijfmachine die door een moderner exemplaar werd vervangen en bij onze maatschappij 'overtollig' is geworden. Kleinschalig dus, maar de ervaring leert dat juist lokale instellingen, verenigingen, oudercommissies etc. met kleine bedragen enorm kunnen woekeren. En bovendien, het donatiebeleid van Shell is er eerder op gericht 'weinig aan velen' te kunnen geven dan 'veel aan weinigen'. Als na het eerste jaar mocht blijken dat het aantal aanvragen klein is, dan zou er trouwens

aanleiding kunnen zijn het maximumbedrag te verhogen. Maar dat is een zaak voor de begroting van het donatiebudget.

Drie grondbeginselen

Het donatiebeleid van Shell is gebaseerd op drie grondbeginselen die men wil uitdragen. In eerste instantie op (landelijke) *gemeenschapszin*. Jaarlijks ontvangen talrijke landelijk werkende instellingen zoals het Nationaal Jeugdfonds, het Koningin Julianafonds en dergelijke, grote bijdragen. Maar ook regionaal en plaatselijk ingestelde organisaties of instellingen kunnen voor ondersteuning in aanmerking komen. Een tweede belangrijk argument voor donatie is de toepassing van *goed nabuurschap*, een begrip dat, ook in ons privé-leven, in hoge mate bijdraagt tot het leefbaar maken en houden van de samenleving. Instellingen of verenigingen in de onmiddellijke nabijheid van een Shell-vestiging of in de regio rond een Shell-lokatie, kunnen een beroep doen op de 'donatiepot'.

Ten slotte is er het belang dat men hecht aan *goed ambassadeursschap* van Shell-medewerkers. Vanuit deze laatste overweging is het PDP de logische uitwerking: het geeft Shell-werknemers de gelegenheid hun ambassadeursschap nog eens materieel te ondersteunen.

Duidelijke informatie

Wie voor een bijdrage uit het PDP in aanmerking wil komen, moet zijn of haar verzoek daartoe schriftelijk indienen. Duidelijke informatie is noodzakelijk, bijvoorbeeld het doel van de instelling, hoeveel mensen zijn er bij betrokken, is er al een andere instantie voor een bijdrage benaderd, betreft het een één- of meerjarig project en hoe ziet de begroting eruit. Voor aanvragers is het van belang dat er nog onderscheid gemaakt kan worden in vaste bijdragen (over een aantal jaren) of incidentele bijdragen, voor een eenmalige actie of project. In z'n algemeenheid kan men stellen, dat aanvragen gehonoreerd kunnen worden als er geen of onvoldoende overheidssubsidie (b.v. door CRM, provincie, gemeente) verleend wordt. Ook als de instelling niet zonder meer 'zelfverzorgend' te noemen is en toch van algemeen nut wordt geacht. Alle inlichtingen over het PDP kunnen door zeevarenden en walcollega's van onze maatschappij worden ingewonnen bij W. N. Wouters, sectie DFP/4 (kamer 6.01), telefonisch bereikbaar onder 010-696126. Aldaar zijn ook speciale aanvraagformulieren verkrijgbaar die, na invulling door de aanvrager, door deze sectie worden doorgezonden naar het 'Personeelsdonatieplan' van Shell Nederland B.V.

VAN DE NIEUWBOUW

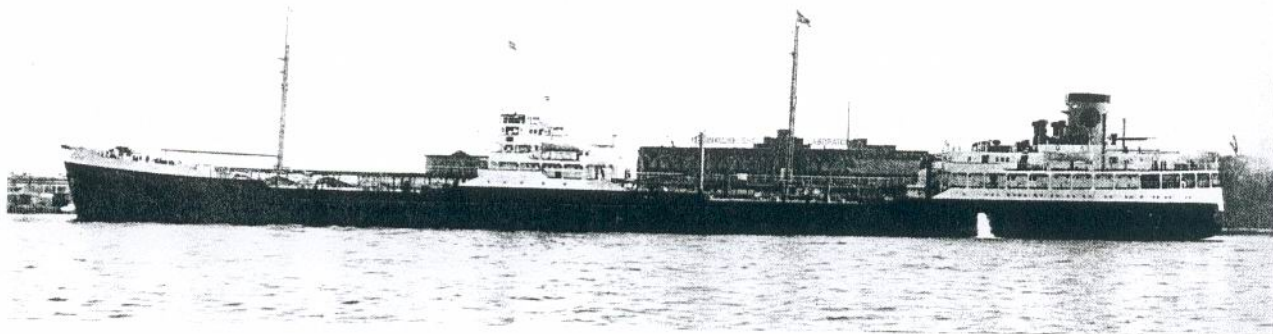
Twee achttien duizend tonners kwamen in de vaart; de „Kalydon”, die op 25 Februari van de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij werd overgenomen, en de „Kenia”, die 12 Maart door de Nederlandsche Dok en Scheepsbouwmaatschappij werd opgeleverd.
Behouden vaart!!

s.t.s. „KALYDON”

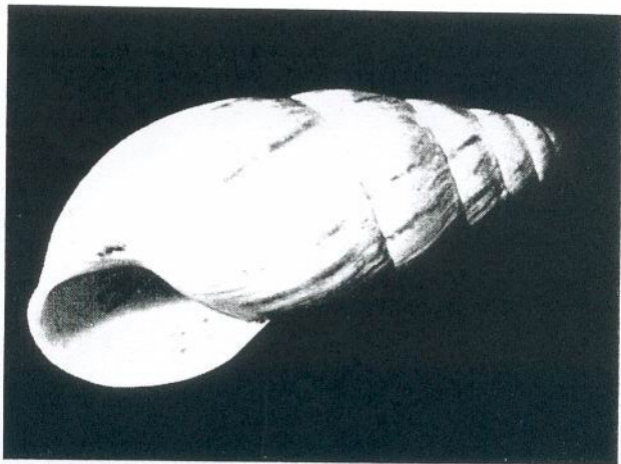


Draagvermogen plm. 18.000 ton; gebouwd door: Rotterdamsche Droogdok Maatschappij; kiel gelegd: November 1953; van stapel gelopen: 12 October 1954; gedoopt door: Mevrouw J. M. van Walsum, echtgenote van de burgemeester van Rotterdam.
Van de werf overgenomen: 25 Februari 1955.

s.t.s. „KENIA”



Draagvermogen plm. 18.000 ton; gebouwd door: Nederlandsche Dok en Scheepsbouw Maatschappij; kiel gelegd: Maart 1954; van stapel gelopen: 18 September 1954; gedoopt door Mrs. J. W. Platt, echtgenote van Mr. Platt, een der directeurs van The Anglo-Saxon Petroleum Co.
Van de werf overgenomen: 12 Maart 1955.



„Kabylia”

NAAMSWIJZIGING.

De voor rekening van de Koninklijke/Shell Groep bij de N.V. De Rotterdamsche Droogdok Maatschappij te Rotterdam onder nummer 289 in aanbouw zijnde 18000 tons tanker zal „Kabylia” worden gedoopt. Oorspronkelijk was voor dit schip de naam „Kalidos” gekozen.

VAN DE NIEUWBOUW UIT DE OUDE DOOS

Wij zetten de klok terug... naar het jaar 1901

Vanneer in dat jaar „Tussen Schip en Ka“ maandelijks op de vloot zou zijn gecirculeerd — en dan in een veel kleinere oplage, immers, de „Koninklijke“ had toen slechts de „Berandan“, de „Besitang“, de „Halaban“, de „Babalan“, de „Salahadji“ en de „Sultan van Langkat“ (totale tonnage circa 8000 ton) in eigen bezit — zou onder het hoofd „Van de Nieuwbouw“ het volgende verslag van de varenden van voorgangers de wenkbrauwen hebben doen vlieten van verbazing over een zo vermetele technische stap voorwaarts.

In 1901 werd namelijk besloten tot het doen bouwen van een nieuw tankschip „dat 6400 ton petroleum moest kunnen vervoeren“, een voor die tijd bijzonder grote bulk carrier.

De opdracht tot de bouw van dit nieuwe tankschip werd voor 794.000 bij contract van 18 juli 1901 gegund aan de Maatschappij voor Scheeps- en Werktuigbouw „Fijenoord“ te Rotterdam; dat was lang voordat de fusie Wilton-Fijenoord tot stand kwam. Het zou een „stalen spardek-schroefstoomschip“ worden, dat de naam „J.B. Aug. Kessler“ zou dragen, naar de op 14 december 1900 op 46-jarige leeftijd in het harnas gestorven directeur van de „Koninklijke“, onder wiens leiding de jonge Nederlandse onderneming haar levensvatbaarheid had bewezen. Het was het eerste tankschip voor de grote vaart dat in Nederland gebouwd werd. De begin 1897 door Ryke & Co. geleverde „Besitang“ was weliswaar ook van vaderlandse makelij, maar droeg nog te duidelijk de sporen van de kentering van vervoer in kisten tot vervoer in bulk. De „J.B. Aug. Kessler“ was dan wel een „schroefstoomschip“, maar toch ook nog uitgerust met een stel zeilen, de z.g. „torenzeilen“. Het uitrusten van stoomschepen met zeilen vond aanvankelijk zijn oorsprong in het feit dat de classificatiebureaus de mechanisch voortbewogen schepen nog niet ten volle vertrouwden en als eis stelden dat het schip tevens met een volledig stel zeilen moest worden uitgerust voor het geval de machine zou uitvallen. Eerst gaandeweg, naarmate de mechanische middelen betrouwbaar bleken, hebben de classificatiebureaus hun eisen minder sterk gesteld, totdat de zeilen geheel van de schepen konden worden weggelaten. Toch waren het juist de „torenzeilen“ die zich nog het langst handhaafden, niet alleen tijdens van nood als de machine zou uitvallen, maar ook in dienst te doen bij slecht weer, opdat het schip dan een betere vaart zou hebben, minder zou slingeren en ook beter bestuurbaar zou blijven. Torenzeilen werden achter de masten gevaren. Alch dit terzijde, terug naar de indrukwekkende afmetingen van „J.B. Aug. Kessler“.

De lengte, breedte en holte van het schip waren respectievelijk 55, 50 en 23 voet. Volgeladen had het een diepgang van 23'6". De machines en ketels waren in het achterschip. Tussen achtercofferdam en ketelruim bevond zich, 8 voet breed en zich van dit tot huid uitstrekkend, het oliebuikruim voor ongeveer 400 ton residu, waarin, zo tot het stoken van kolen moest worden overgegaan, ook kolen konden worden gebunkerd. In het voorste schip bevond zich een reserve-residubunker. De verblijven voor de „machinisten, 2e hofmeesters en koks“, zoals het bestek het luidde, waren onder de campagne; die voor de kapitein, de officieren en de hofmeester waren midscheeps; en die voor de wachtmeesters, pompzichters, timmerman, matrozen en „koks“ onder de bak. De „zoetwaterketels“ hadden een gezamenlijke inhoud van ongeveer 20 ton.

De pompkamer was voorin, over de gehele breedte van het schip, tussen de bak en de vóorcofferdam. Als ladingpompen hadden er twee verticale Worthington Duplex-pompen 12" x

14" x 10", die een laad- en lossnelheid van 125 tot 150 ton per uur mogelijk maakten. Dan stond er nog een 6" x 8½" x 6" pomp van hetzelfde fabrikaat en type voor het vullen en lenzen van vóorcofferdam en voorpiek, en tevens werkend op de dekwasleiding. Voor de ketelvoeding was het schip uitgerust met twee 6" x 14" x 6" Worthington Duplex-pompen.

Het voor de lading bestemde gedeelte tussen vóor- en achtercofferdam was door dwarsscheepse oliedichte schotten verdeeld in vijf tanks. Het doel van deze dwarschotten was drieërlei: beperking van de krachten die vloeibare lading bij stampend schip langsscheeps op het scheepsverband uitoefenen; versteviging van het scheepsverband in het algemeen; en het mogelijk maken om in de tanks verschillende produkten te vervoeren zonder gevaar van ongewenste onderlinge vermenging, of — in het tankvaartjargon — zonder gevaar van „contaminatie“. De vijf tanks werden door één doorlopend langsscheeps oliedicht schot, dat dezelfde taken vervulde als de dwarschotten, verdeeld in vijf paren symmetrische tankcompartimenten. Het bovengedeelte van de ladingtanks vormde over de gehele door tanks ingenomen lengte van het schip een zogenaamde „expansietrunk“. Deze trunk zorgde er enerzijds voor, dat het vloeistofoppervlak in de ladingcompartimenten zo klein bleef dat bij slingerend schip de stabiliteit niet in gevaar kwam, anderzijds zorgde zij voor het opvangen van de expansie.

Aan weerszijden van de expansietrunk van drie paren ladingcompartimenten bevonden zich zogenaamde „zomertanks“. Was het soortelijk gewicht van de vloeibare lading zo laag, dat met volgeladen ladingcompartimenten het toegestane laadgewicht nog niet bereikt was, dan kon tot het bereiken van dat laadgewicht van de zomertanks gebruik worden gemaakt.

Om de trunk van de overige twee paren ladingcompartimenten was ruimte voor verpakte lading.

Het ventilatiestelsel van de tanks is niet lang gehandhaafd in zijn oorspronkelijke vorm. Een uitmonding van dit stelsel boven in de voormast zorgde voor afvoer van de gassen of — bij onderdruk in de tanks — voor toevoer van buitenlucht.

Vóór deze uitmonding werd later een afsluiter gemonteerd en op de commandobrug een tweede uitmonding aangebracht. Deze bestond uit een U-vormige buis, waarvan het ene been in verbinding stond met de tanks, het andere met de buitenlucht.

In de kromming van de U-buis was water. Was de druk in de tanks gelijk aan die in de atmosfeer, dan stonden de waterspiegels in de U-buis gelijk. Naarmate het verschil in druk groter werd, daalde (bij onderdruk in de tanks) of steeg (bij overdruk in de tanks) de waterspiegel in het been dat met de buitenlucht in verbinding stond. De U-buis was dus de verklikker en het drukverschil werd opgeheven door de „gasafsluiter“ bij de uitmonding in de voormast open te zetten. Zonder deze gasafsluiter zou bij het vervoer van vluchtige oliën gedurende de reis te veel in de atmosfeer verloren gaan. Handwielen voor het openen en sluiten der zich onder in de tanks bevindende schuifafsluiters van het pijpleidingnet, vond men op het dek van de „J.B. Aug. Kessler“ niet. De stangen der afsluiters eindigden in een vierkante tap, die in het dek verzonken was en waarop een sleutel paste van het type als tegenwoordig bij de gemeentelijke waterleidingen in gebruik voor kranen in het trottoir. Eén van deze tappen bevond zich in de salon midscheeps, destijds eetsalon voor de „ouwe“, de „meester“ en de „stuur“, en het was een uitzondering wanneer tijdens laden of lossen niet de Chinese

pompman, gewapend met de grote sleutel, de maaltijd kwam verstoren.

Deze sleutel was evenwel zo zwaar dat een niet zo sterke Chi-nees deze slechts met moeite kon dragen, zodat hij in de meeste gevallen het niet alleen af kon.

De kombuis was zo ingericht, dat wanneer er tijdens lossen of laden geen open vuur aan boord geoorloofd was, met door de wal geleverde stoom gekookt kon worden. Vlees voor de reis werd meegevoerd in zo verse vorm als men maar wensen kon: in een kippenhok en in een varkenshok, waarin het bouwbestek reeds had voorzien. De luxe van een koelkamer kreeg het schip pas later. Maar ondanks deze luxe kwam het voor dat, voor een lange reis, door de Chinese bemanning levende kippen en eenden aan boord werden gebracht. De kippen liepen dan, gekort-wiekt om het wegfladderen over het muurtje te voorkomen, vrijelijk over het dek. Voor de meegebrachte, eveneens gekort-wiekte eenden, wier kwieke staartjes rood, wit of blauw waren geverfd om ze als voor matrozen-, stokers- of bediendengilde bestemd te kunnen identificeren, had men vaak uit presenning en latten een zwemvijvertje opgetuigd. De mening heerste, dat „vers en zó uit eigen element gehaald” toch maar het enige goede was.

In die tijd werd echter op elk schip — en ook op het onderhavige — behalve de levende have pekervlees meegevoerd, in grote vaten. Het gebeurde nogal eens dat onderweg de pekkel ververst of geheel bijgevuld moest worden omdat het vat leeggelopen was.

De grote, wel 5 of 10 pond wegende, stukken vlees zagen er meestal wat groenig uit en de smaak was beslist niet te vergelijken met het pekervlees dat men thans nog bij de slager kan kopen.

De gezagvoerder en de stuurlieden woonden in de midscheeps; de hutten stonden op het hoofddek, zodat wanneer er een nagel lek sprong, het gas in de hut kwam. Gelukkig werd in die tijd meestal gewone petroleum vervoerd, zodat alleen de kleren een penetrante petroleumgeur kregen.

Voor de voortstuwing zorgde een verticale triple-compound-stoommachine met drie krukken en oppervlak-condensatie. De cilinderboringen waren 24¼", 40" en 68"; de slag was 45". Voor stoomopwekking waren er drie met olie gestookte cilindrische vlampijpketels. Deze machine was destijds de „dernier cri” op het gebied van scheepsvoortstuwing. Bij 180 lbs. keteldruk was het vermogen met 72 tot 78 omwentelingen per minuut, 1600 pk. De naam „J.B. Aug. Kessler” droeg het schip op beide zijden

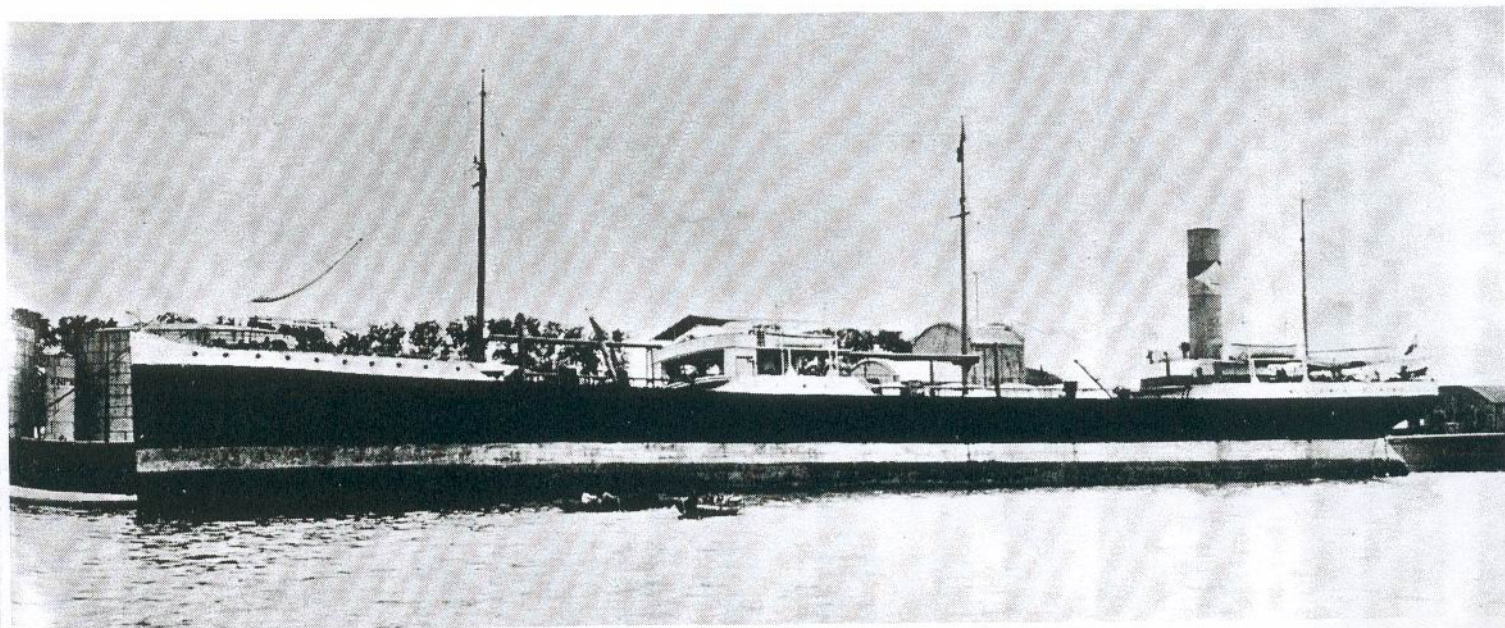
van de boeg in gepolijst koper; het hek vertoonde, behalve de naam van de thuishaven, een kroon uitgevoerd in vergulde compositie. Zo'n kroon heeft geen enkel vroeger of later schip van de Maatschappij gesierd. De kroon ontleend aan het haar toegekende koninklijke predicaat, en gebruikt als handelsmerk voor haar gerenommeerde „Kroonolie”, voerde de Maatschappij op andere schepen slechts op de schoorsteen en in haar reders-vlag.

De „J.B. Aug. Kessler” heeft in de ware zin des woords „de zeven zeeën” doorploegd. Van zijn indienststelling af heeft het in alle stadia van expansie van de „Koninklijke”, en later van de „Koninklijke/Shell Groep”, mee een duit in het zakje gedaan. Zo bracht het schip omstreeks 1905 een volle lading Suma-traanse benzine via de Kaap naar New York.

Dit inspireerde de Amerikaanse pers tot een hoofdartikel onder de titel „Carrying Coal to Newcastle”, als gevolg waarvan het Nederlandse bouwsel veel bekijks had en in olietransportkringen grote waardering oogstte. De Amerikaanse wetgever, die het invoeren van aardolie in de Verenigde Staten even onwaarschijnlijk achtte als het branden van water, had in zijn invoertarieven-stelsel benzine buiten beschouwing gelaten, zodat de aangevoerde lading vrij van invoerrecht in het Amerikaanse consumptie-gebied kon vloeien.

De „Kessler” — zoals men het schip op den duur was gaan noemen — is ruim 33 jaar in de vaart geweest. Van 1903 tot 1917 stond het, met slechts een korte onderbreking wegens walverlof, onder commando van Kapt. F. J. van der Biesen, dezelfde die op grond van zijn zeer verdienstelijke prestaties op het gebied van kompasafwijkingen in de Indische Oceaan, later ook in de zuidelijke Atlantische Oceaan, de zilveren en de gouden De-Ruyter-medaille en een gouden De-Ruyterplaquette verwierf. Op 22 maart 1917, in de eerste wereldoorlog, werd de „Kessler” op weg van Le Havre naar Cardiff door een Duitse torpedo getroffen. De opvarenden, behalve de 2e machinist T. J. van der Hoek en de 4e machinist C. L. M. van Dijk en vier Chinese bemanningsleden, die bij het inslaan van de treffer het leven hadden verloren, verlieten in twee boten het schip. De ene boot landde te Dartmouth, de andere te Portsmouth. De „Kessler” was echter, ondanks zware beschadiging van het achterschip, blijven drijven en kon door de Engelsen naar Plymouth worden versleept. Na vernieuwing van praktisch het gehele achterschip kon het schip in oktober 1917 weer in dienst gesteld worden.

Op 7 januari 1936 werd de „J.B. Aug. Kessler” tegen betaling van £ 7.350 aan slopers te Shanghai afgeleverd.



MET DE „KAIS” VAN ROTTERDAM NAAR DOVER

Laat ik u, voordat ik ons eerste traject beschrijf, iets vertellen van de „Kais” zelf.



Dit schip is speciaal ontworpen om voor de N.N.G.P.M. in Nieuw-Guinea materiaal te vervoeren naar terreinen welke in die woeste streken niet over land zijn te bereiken. Voor dit doel is het bij uitstek geschikt. Weinig diepgang, ongeveer 1.20 m; een landingsklep, waardoor aan iedere glooiende oever auto's en dergelijke kunnen worden ontscheept; en een grote dekapaciteit. Het schip is lang 45 m en breed 11 m. De accommodatie is keurig en voor zo'n klein schip zeer ruim. Dus al met al een ideaal vaartuig. Een mooi staaltje van Nederlands kunnen op scheepsbouwgebied.

Nederlands, en daar zit hem de kneep, want in Nieuw Guinea is het dus nog lang niet. En daar valt nog wel wat over te vertellen, want al is de „Kais” voor 100 procent zeewaardig, daarom is het nog geen zeeschip.

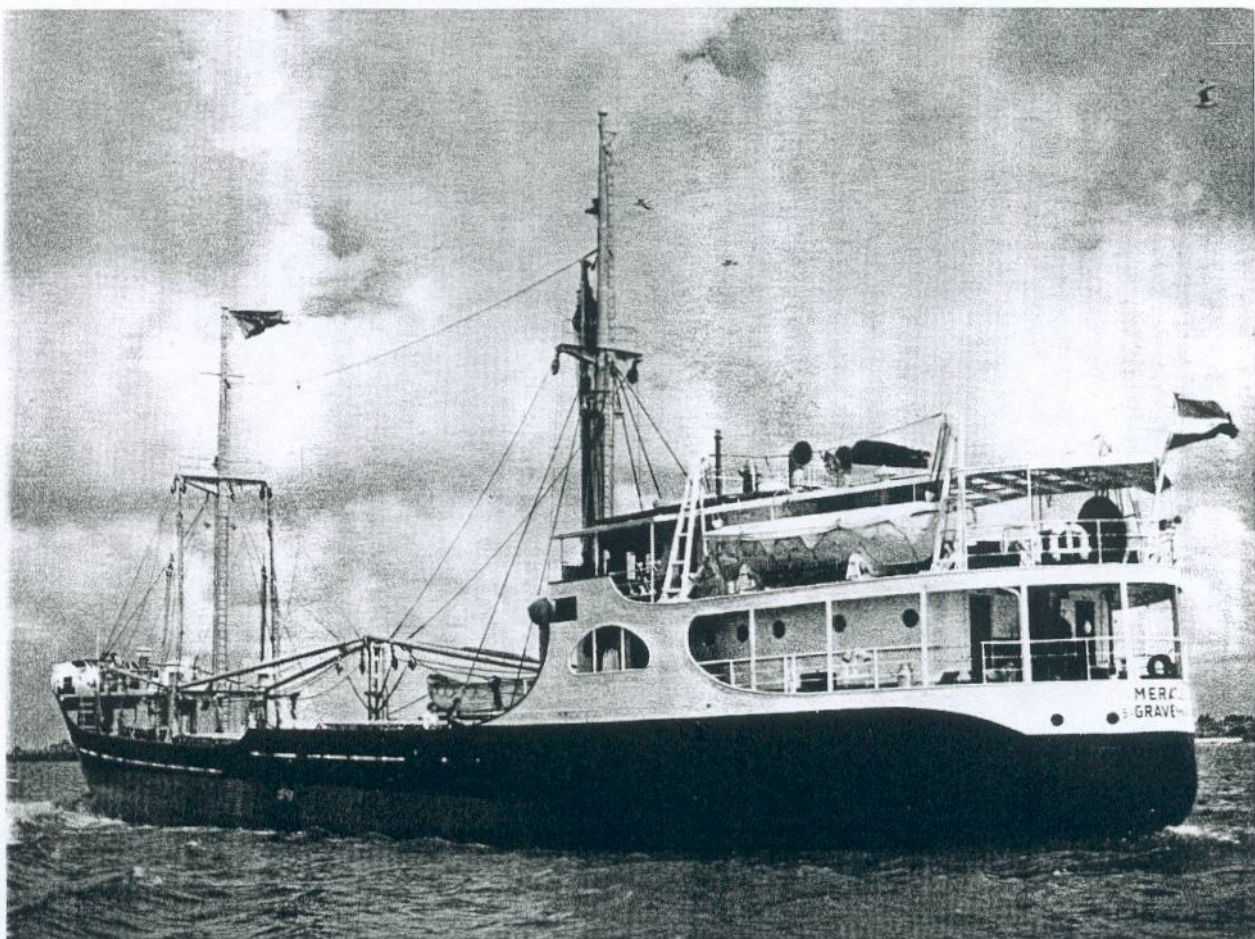
Terwijl dit geschreven wordt, varen we voor de Engelse kust nabij Wight en alles gaat van een leien dakje. De machines draaien hun 400 toeren, een Zuidoosten-wind helpt een handje mee, een rustige zee en iedereen is happy. Maar al is de reis nog maar een paar dagen oud, toch weet de „Kais” al, wat de zee kan zijn.

De kennismaking begon al goed. Vrijdag, 22 October, staken we 's middags om half vier de klep buiten de Waterweg. Een somber weertje met een matige ZW-wind. Het ziet stelde ook niet veel voor. De omstandigheden waren

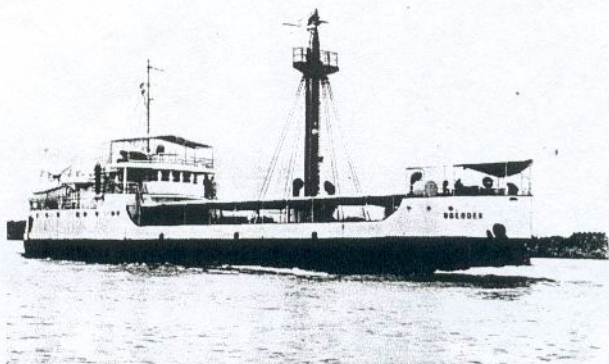
van voor de **vloot**

Redactie: E. van 't Slot en W. H. P. Feenstra.

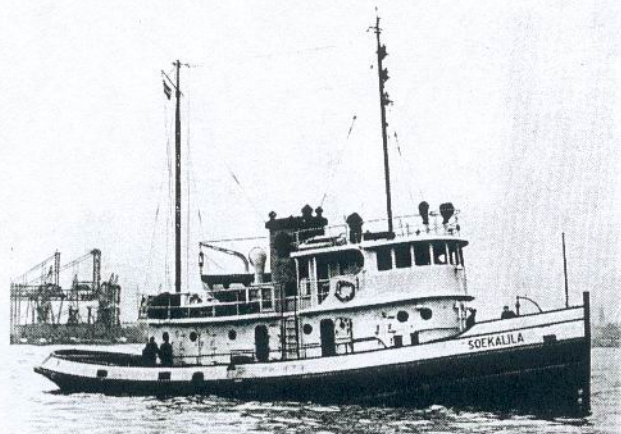
Kopij in te zenden aan: de Vlootredactie van „Olie” p/a N.V. Petroleum Mij. „La Corona”, Postbus 874, Rotterdam-C.



Nog een fraaie opname van het nieuwe kustvaartuig „Meratus”, dat na een zeer voorspoedige reis op 9 September jl. te Singapore arriveerde.



m.s. „Boedoe”.



m.s. „Soekalila”.

DRIE SCHEPEN VERKOCHT

Wij geloven niet, dat er een traan zal worden gelaten op vloot bij het vernemen van het nieuws dat de „Nassau”, „Boedoe” en „Soekalila” van de vlootsterkte zijn afgevoerd.

Alhoewel deze scheepjes in de jaren na de tweede wereldoorlog zeer goede diensten hebben bewezen bij het transport van materialen noodzakelijk voor de wederopbouw in de Oost, is dit type „small craft” toch nimmer erg populair geweest bij het merendeel onzer officieren.

Het m.s. „Nassau” werd, evenals de „Boedoe”, in 1944 als tanker in Amerika gebouwd. In 1947 werd de „Nassau” aangekocht door de N.V. Nederlandsch Nieuw-Guinee Petroleum Maatschappij en te New-York omgebouwd tot motorvrachtschip met een bruto tonnage van 658,90 brt.

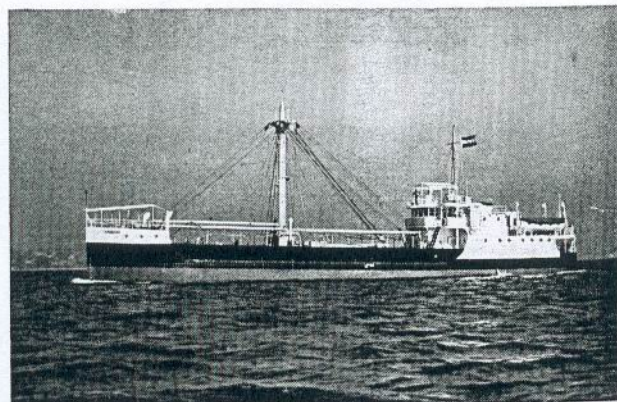
Officieren van de N.V. Petroleum Mij. „La Corona” brachten het schip uit naar Nieuw Guinea.

Thans is de „Nassau” verkocht aan Lancey Steamships (Proprietary) Limited te Sydney (N.S.W.) en zal worden herdoopt in „Dunmore”.

Het m.s. „Boedoe” (669 brt) werd in 1948 voor rekening van de N.V. Nederlandsch-Indonesische Tankvaart Mij. omgebouwd tot motorvrachtschip bij de scheepswerf van Boele te Bolnes. Ook dit schip werd door eigen personeel bemand voor de reis naar de Oost.

Binnenkort zal de „Boedoe” overgaan in handen van zijn nieuwe eigenaren in India.

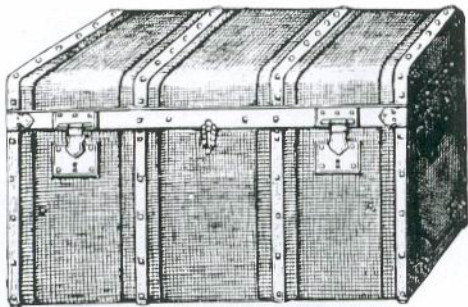
De motorsleepboot „Soekalila” behoort tot de vier sleepboten („Soekalila”, „Soekahadji”, „Soekalanting” en „Oemar”),



m.s. „Nassau”.

die in 1948 bijna de wereldbol rondvoeren op hun reis van Nederland naar Indonesië. Ook deze zware reis werd destijds door onze eigen officieren tot een goed einde gebracht.

„De Soekalila”, welk schip een tonnage heeft van 149,55 ton, werd eveneens in 1944 in Amerika gebouwd. Het vertrok op 28 November jl. uit Soerabaja op weg naar zijn nieuwe eigenaren, Victoria's Milling Company Inc. te Manilla.



UIT HET OUD-ARCHIEF

In de voorgaande artikelen in deze rubriek zijn herhaaldelijk namen gevallen van maatschappijen die schepen in eigendom hadden en deze exploiteerden voor het vervoer van door de „Koninklijke” gewonnen produkten. In onderstaand, en een waarschijnlijk volgende maand te plaatsen artikel zullen wij ingaan op het ontstaan en de groei van de verschillende vloten die — sedert 31 december 1959 — zijn voortbestaan in Shell Tankers. Deze keer met name de vloten die de „Kroon”-vlag en de „NIT”-vlag in top voerden.

Naarmate de op 16 juni 1890 opgerichte „Koninklijke Nederlandsche Maatschappij tot Exploitatie van Petroleumbronnen in Nederlandsch-Indië” erin slaagde om petroleumbronnen productief te maken en een steeds grotere markt wist te vinden voor de door haar verkregen produkten, ontstond de behoefte niet geheel van anderen afhankelijk te zijn voor het vervoer over zee.

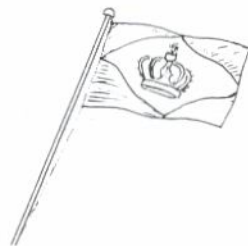
De „Kroonolie”, lampolie afkomstig uit het gebied van de Sultan van Langkat, kwam te Penang, aan de overkant van Straat Malakka, in maart 1892 in de handel. Deze lampolie — petroleum, of wel, technisch gesproken, kerosine — was naast smeerolie en paraffine ter vervanging van talk voor het maken van kaarsen, toentertijd het lucratiefste artikel voor de aardolienijverheid. Zij werd op de Oosterse markt in de handel gebracht in vierkante blikken met een inhoud van circa 18 liter. Om beschadiging en daaruit voortvloeiende lekkage tijdens het transport van de blikken te voorkomen, werden kisten gebruikt: één kist bevatte twee van zulke blikken.

Merkwaardige bijzonderheid is de rol die de blikken, na hun taak als verpakkingsmateriaal te hebben volbracht, nog vervulden. Voor allerlei doeleinden werden zij gebruikt; voor het vervoer van water door de waterdragers, voor het maken van gebruiksvoorwerpen, zoals gieters, trechters, enz. door de blikslagers. Open gesneden en platgeslagen blikken dienden als dakbedekking.

Maar hoe functioneel die blikken ook waren, voor de „Koninklijke” waren ze een handicap om haar markt uit te breiden; immers, zij dienden dan in een naburige haven weer te worden overgeslagen in grotere schepen, die voor transport naar verder gelegen gebieden konden zorgen. De noodzaak deed zich dus gevoelen om te beschikken over schepen waarin de olie in onverpakte vorm, in bulk dus, kon worden geladen; aldus zouden de „Kroon”-produkten naar vestigingen in overzeese consumptiegebieden in het Verre Oosten kunnen worden vervoerd, alwaar ze konden worden opgeslagen, verpakt en gedistribueerd.

Zowel in Rusland en Amerika als in Europa waren reeds schepen in de vaart die speciaal voor het vervoer van olie in bulk waren ontworpen, zodat reeds ervaring — goed en slecht — hiermede was opgedaan. Vanwege een drempel in de Aroebaai, waardoor schepen met enige diepgang geen volle lading in de bescheiden raffinaderij te Pangkalan Soesoe konden innemen, werd besloten eerst veelzijdige vaartuigen te bestellen, geschikt en voor transport van olie „in bulk” en van verpakte produkten, personeel en materiaal. En zo liep in opdracht van de „Koninklijke” in 1896 de „Besitang” van stapel bij Rykee & Co. te Rotter-

dam, enige weken later gevolgd door de „Brandan” bij een Engelse werf. In maart en april 1897 liepen zij Pangkalan Brandan binnen. Reeds in oktober en november van hetzelfde jaar werden de iets grotere en iets meer zeewaardige „Halaban” en „Babalan” in dienst gesteld. In augustus 1898 werd de gecharterde „Astral” na aankoop herdoopt in „Salahadji”. Dit schip had een bruto-tonnage van 2280 ton en was de eerste grote tanker van de „Koninklijke”. Snel daarop volgde de indienststelling van de „Sultan van Langkat” (2323 ton) en de „J. B. August Kessler” (6400 ton), waarmede de „Koninklijke” in de ware zin des woords „reder” was geworden.



De British Dutch

Wij zullen hier niet ingaan op de redenen die er aanleiding toe waren dat de „Shell Transport & Trading Co. Ltd.” en de „Koninklijke Nederlandsche Maatschappij tot Exploitatie van Petroleumbronnen in Nederlandsch-Indië” op 17 mei 1902 een overeenkomst aangingen, waarbij de gecombineerde verkoopmaatschappij „The Shell Transport & Royal Dutch Petroleum Company Ltd.” ontstond, in de volksmond de „British Dutch” genaamd. Wel willen wij er melding van maken dat de meeste van de toentertijd in de Indische Archipel werkzame oliemaatschappijen het vervoer en de verkoop van hun produkten in handen van de Bri-

Anno 1935



tish Dutch legden. Op 27 juni 1902 voegde zich bij de British Dutch als derde het Parijse Bankiershuis Rothschild, dat vier verbonden Kaukasische produktiemaatschappijen vertegenwoordigde. In verband hiermede werd besloten de nog maar pas geboren British Dutch de naam „The Asiatic Petroleum Company” te geven. Het operatieterrain der Asiatic bevond zich binnen de lijnen van Alexandrië uit oostwaarts tot en met Japan, vandaar zuidwaarts tot en met Nieuw Zeeland, vandaar westwaarts tot en met de Kaap en dan noordwaarts tot boven Alexandrië. In de daaropvolgende jaren zou de Nederlandse tankervloot voornamelijk dit gebied in alle richtingen doorkruisen.

Al gauw bleek de samenwerking vruchten af te werpen. Wel bleek het nodig, ook door noodzakelijke vermenging van oliën uit diverse gebieden ten einde een beter produkt te verkrijgen, om de Nederlandse en Britse schepen niet alleen te gebruiken voor olievervoer van produktiegebieden naar de diverse markten, maar ook veelvuldig van de ene raffinaderij naar de andere, en zulks binnen de Archipel. Dit laatste vervoer nu was, volgens de bestaande scheepvaartregeling, uitsluitend aan de Nederlandse vlag voorbehouden. Daarom werd voor dit interinsulaire vervoer op 6 mei 1904 de Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Maatschappij opgericht, die weer later — na de Tweede Wereldoorlog — is herdoopt tot Nederlands-Indonesische Tankvaart Maatschappij.

NIT

De eerste schepen dezer NIT — welke initialen door de scheepsofficieren al gauw als „Niet in Tel” (Engelse versie „Never Intact” met als variant: „Never In Town”) werden uitgelegd — waren de „Halaban”, de „Babalan” en de „Besitang” door de „Koninklijke” vervoerd, de „Haliotis” en de „Trigonia” als inbreng van een door de „Shell” voor de exploitatie van olievindplaatsen op Borneo opgerichte maatschappij.

De NIT had dus de taak op zich genomen van vervoerder voor de inter-insulaire olietransporten, wat niet inhield dat haar schepen zich uitsluitend binnen de grenzen van de Archipel bewogen.



Samensmelting

Niet alleen op de Oosterse markt hadden de omstandigheden geleid tot samenwerking, geconcretiseerd door de stichting van de Asiatic en de NIT. Ook voor Europa was combinatie het geschikte werktuig, waarmee de door de Amerikaanse en Russische oliebelangen vergrendelde marktpoorten konden worden geramd met het doel een markt te creëren voor benzine.

Voor de „Koninklijke” was Europa als afzetgebied nog vrij nieuw; pas in 1901 had zij in Rotterdam de beschikking gekregen over een eigen vestiging, die later op een andere plaats zou uitgroeien tot het huidige Pernis. Voor de

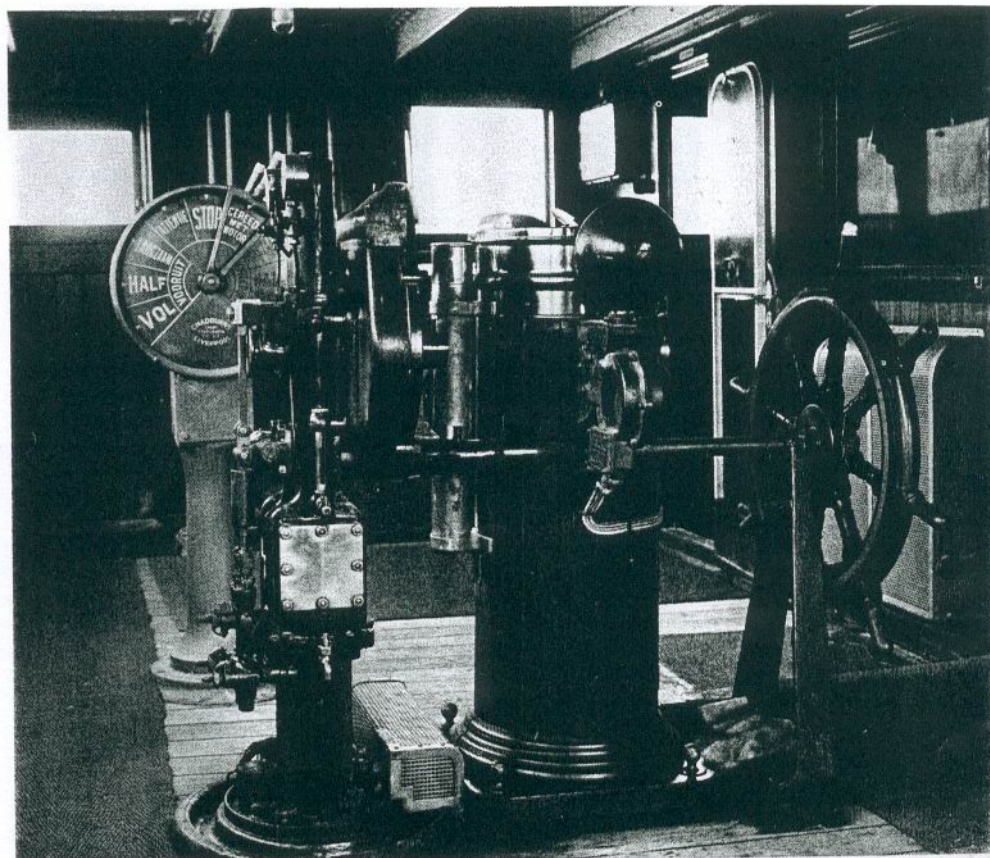
„Shell” was de Europese markt niet nieuw, alhoewel zij in dit afzetgebied uitsluitend lampolie op de markt had gebracht, overigens door de felle concurrentie met weinig succes.

De opkomst van de automobiel omstreeks de eeuwwisseling, niet alleen in Amerika maar ook in West-Europa, schepte door de snel groeiende vraag naar het voorheen tamelijk waardelooze produkt benzine een nieuwe kans voor beide maatschappijen. Ten einde dubbele vestigingen en verkooporganisaties — dus onkosten zonder strikte noodzaak — te voorkomen, werd besloten ook hier nauw te gaan samenwerken.

In april 1906 legde men het goud van de kroon der „Koninklijke” en het email van de schelp der „Shell” als het ware in de smeltkroes. Op 26 februari 1907 was door samensmelting de „Koninklijke/Shell” ontstaan.

De vloot kon in die tijd worden onderverdeeld in drie categorieën. In de eerste plaats waren er de vloten van de concessie-, productie- en verwerkingsbedrijven, voornamelijk bestaande uit rivierbootjes en voor de kustvaart geschikte scheepjes, o.a. dus kleine BPM-scheepjes. Dan was er de vloot van zeewaardige, doch kleinere schepen, in hoofdzaak voor het vervoer tussen de produktiegebieden onderling (uitsluitend NIT-schepen). Tot de derde categorie behoorden de schepen voor het vervoer naar de Oosterse markten en naar Europa, voor aanvoer uit Rusland en voor het transport rond de aardbol, dat aanzienlijk zou toenemen als de aspiraties van de jonge Groep in vervulling gingen (Britse schepen en die van de „Koninklijke”).

Het zou voor de hand hebben gelegen, dat de schepen van de derde categorie, de „diepzee”-vloot, als gevolg van de taakverdeling onder



Anno 1939

Vloten

Bij deze amalgamatie werd in Den Haag, waar de „Koninklijke” haar zetel had, de NV De Bataafsche Petroleum Maatschappij opgericht, die voor de opsporing, de winning en de verwerking in alle concessie-, productie- en verwerkingsgebieden der in de Koninklijke/Shell Groep verbonden maatschappijen zou zorgen. De verkoop, waar ter wereld de Groep haar produkten aan de man mocht brengen, zou in handen blijven van „The Asiatic”. Opslag en vervoer werden toevertrouwd aan de in Londen opgerichte Anglo-Saxon Petroleum Company Ltd. Met andere woorden, de gehele vloot, onder welke vlag en voor welke maatschappij die ook voer, kwam onder beheer van laatstgenoemde maatschappij.

de drie werkmaatschappijen (vervoer opgedragen aan de in Londen gevestigde Anglo-Saxon onder de Engelse vlag kwamen.

Maar de „Koninklijke”, gedreven door niet of rechtmatige trots op hetgeen zij als Nederlandse maatschappij had bereikt, had in dit opzicht bedongen dat, al zouden dan de schepen van de Anglo-Saxon in administratie komen, haar grotere en nieuwe tankschepen: de „Salahacji”, de „Sultan van Langkat” en de „J. B. August Kessler” onder Nederlandse vlag moesten blijven. Hetzelfde gebeurde met de in 1904/1905 in de vaart gekomen „Sultan van Koetei”, „Perlak” en „Palembang”. Zonder dit beding zou de tankvaart onder Nederlands beheer wellicht beperkt zijn gebleven tot louter interinsulaire vaart. Nu bleef er dus wel degelijk een diepzeevloot van de „Koninklijke”.

Overpeinzing

bij het afscheid

van m.s. „Omala”

Ze was klein, de oude dame.

Als ze op straat liep tussen de jeugd, merkte ze dat zelf ook. Ze was ook lang niet zo vlug ter been als die anderen.

Toch voelde ze zich nog helemaal niet oud.

Nu ja, de verre reizen die ze vroeger maakte, behoorden tot het verleden, dat wel. Ze bleef dichterbij huis, maar toch... haar hart was nog jong en ze mankeerde eigenlijk niets.

Iedereen was vriendelijk en zorgde voor haar, vond ze. Ze had juist nog een nieuwe mantel gekregen, 't was immers voorjaar!

Toen kwam die uitnodiging voor een reis naar Engeland. Ze was er vaak geweest in haar leven, en ook nu weer genoot ze van de tocht.

Toch voelde ze zich een beetje vreemd.

Het was niet zoals anders. Haar bedienden spraken soms zo geheimzinnig.

Als vreemden haar bezochten kreeg ze veel complimentjes, maar het ontging haar niet dat er steeds meewariger naar haar werd gekeken.

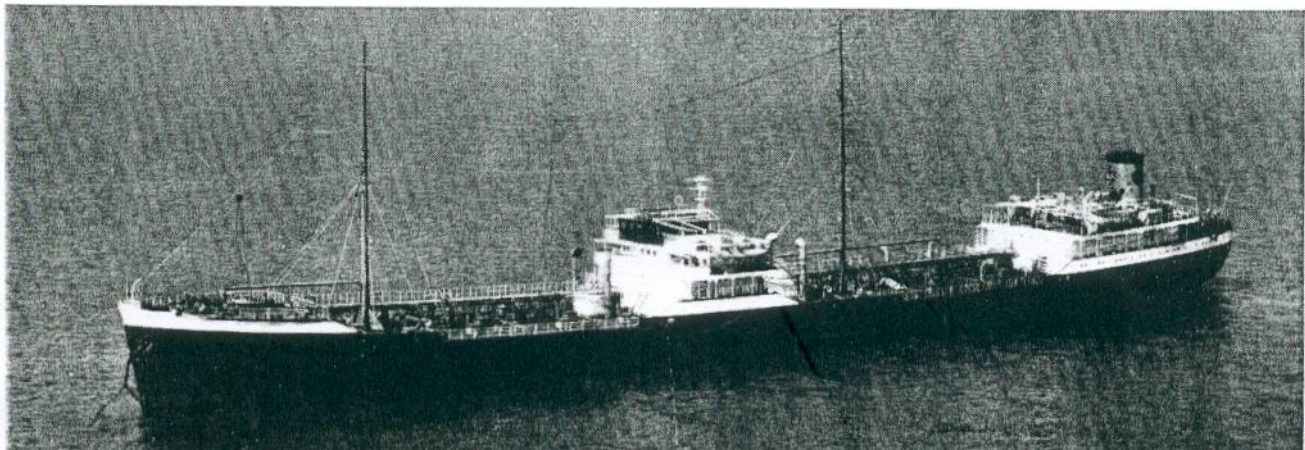
Toen iedereen haar verliet begreep ze het pas.

Ze keken liever niet meer om toen ze vertrokken, en ze nam het hen niet kwalijk.

„De Tijd” had zijn instructies gegeven en ze bleef eenzaam achter op dat sinistere schepenkerkhof...

Goeie ouwe „OMALA”!

1959



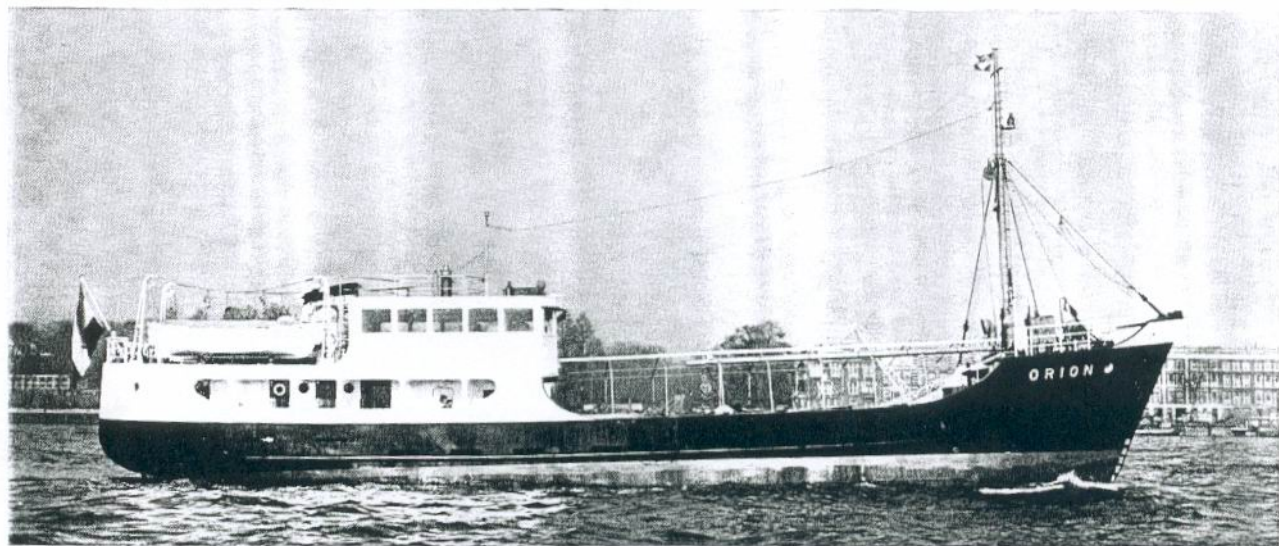
M.S. ORION

Naast de schepen voor de grote vaart bezit de Groep ook grote aantallen kleinere vaartuigen, zoals coasters, zee- en rivierlichters, sleepboten, passagierslaunches, enz., waarvan de meeste in Nieuw-Guinea en Indonesië dienst doen. Op het gebied van de nieuwbouw in deze categorie is er dan ook steeds in Nederland een ruime bedrijvigheid. We overdrijven niet wanneer we zeggen dat er wel steeds op een of andere werf in ons land een dergelijk scheepje in aanbouw is.

Voor de N.V. Nederlandsche Nieuw Guinee Petroleum

Maatschappij werd op 31 December jl. van de Scheepswerf van A. de Jong te Vlaardingen het motorschip „Orion” tewatergelaten, welk schip thans is opgeleverd. Op eigen kracht werd Zaterdag 19 Maart de reis naar Nieuw-Guinea aangevangen. Het schip heeft accommodatie voor 16 personen. De voornaamste bijzonderheden zijn als volgt:

Lengte 37 m; breedte 6.72; holte 2.13 m; bruto inhoud 175 register-tonnen; draagvermogen plm. 170 ton; machine: Kromhout dieselmotor type 4 A. 190 van 200 pk.





Nog een oudje

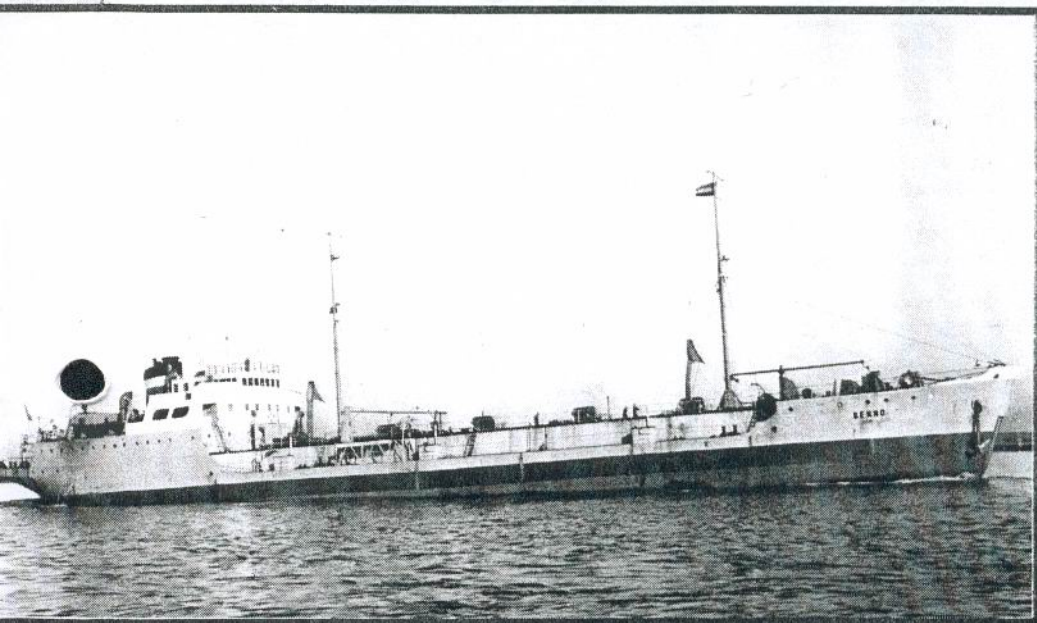
Onlangs schonken we aandacht aan het bestaan van een stokoud, nog varend Shell-tankertje, de 'Shellnave'. Arbeidsterrein: de rivieren Parana en Uruguay in Zuid-Amerika. Maar zover we weten valt binnenkort ook voor dit ruim 50 jaar oude scheepje definitief het doek. Slechts de sloop resteert. Eigenlijk

Een knap iemand die in de 'Arkadia' de voormalige Shell-tanker 'Paquita' zal herkennen. Hooguit aan de vorm van de achtersteven is op te maken dat het om een ouwetje gaat. Toch is het echt de 'Paquita' die in 1928 door de Engelse werf van Sir James Laing and Sons in Sunderland aan de Curacaosche Scheepvaart Maatschappij werd afgeleverd. Slechts kort heeft het schip in de West dienstgedaan. Na drie jaar ging de 'Paquita' over in dienst van de toenmalige S. A. Française des Pétroles Shell in Algiers. Nieuwe naam: 'Mexphalte'. Ombouw tot bitumen-tanker volgde. Tijdens de tweede wereldoorlog, om precies te zijn op 6 november 1940, werd de tanker door de Duitse Kriegsmarine in beslag genomen en naar St. Nazaire in Frankrijk gebracht. Aldaar deed het schip tot 1944 dienst ten behoeve van de Duitse oorlogsvloot. Vóór

de invasie in Normandië volgde overbrenging naar de Duitse haven Kiel en daar sloeg het noodlot toe. Op 16 september 1944 trof een geallieerde bom het schip en na een hevige brand zank de tanker. Enkele maanden later werd het wrak weer boven water gebracht. Reparatie bleef echter achterwege. Op 3 april 1945 zank het schip voor een tweede maal na een bominslag.

Scheepsruimte schaars

Een definitief einde zou men kunnen veronderstellen maar niets daarvan. Vijf jaar later werd het heerlijk gehavende schip weer geborgen en na een grondige inspectie bleek dat reparatie lonend zou zijn. Dit geschiedde in een periode dat scheepsruimte uitermate schaars was. Het werd een ingrijpende verbouwing. Zodanig, dat het aanzicht van het schip totaal veranderde. Ook werden de stoommachines vervangen door 2 dieselmotoren die het schip een snelheid gaven van 10,3 mijl per uur. In mei 1951 kwam het als nieuw uitzijende schip als 'Benno' in de vaart onder Duitse vlag. Bijna tien jaar later verkocht de Hamburgse Atlantic Rhederei het schip naar Frankrijk. Nieuwe naam 'Alize' met Bordeaux als thuishaven. In 1971 ging het schip weer in andere handen over, de Griek Tankershipping Company in Piraeus. De Middellandse Zee werd het nieuwe werkterrein. Vele jaren achtereen. De 'Arkadia' ligt nu uit te rusten bij Piraeus (als opslagschip). Dit uitrusten betekent niet het opnieuw op adem komen voor een volgende dienstperiode. Het staat wel zo goed als vast dat de voormalige 'Paquita' eerstdaags bij een lokale sloopwerf zal belanden.



Als er zeevarenden zijn die ergens een (oude) tanker tegenkomen waarin ze een voormalige Shell-tanker menen te herkennen zullen we gaarne een foto of negatief hiervan ontvangen. We zullen ons best doen het schip te identificeren en wat omtrent de levensloop aan de weet te komen.

iets merkwaardigs dat er heden ten dage nog zulke hoogbejaarde tankertjes bestaan. Bij tientallen vallen schepen, sommige nog geen tien jaar oud, onder de sloophamers. Vooral VLCC's. Behalve de genoemde 'Shellnave' hebben we nu nog een 'oldtimer' gesignaleerd. De Griekse 'Arkadia'.

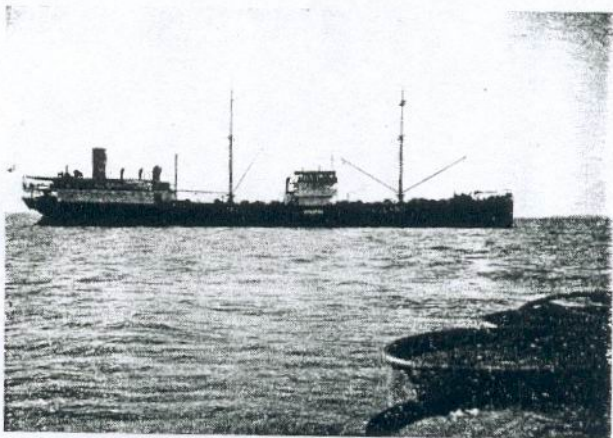


Wij nemen nogmaals afscheid van...

HET m.s. „PAULA”.

In ons Kerstnummer deden wij een beroep op hen, die nog in het bezit zijn van een of meer foto's van het m.s. „Paula”, om deze voor publicatie aan ons ten gebruike af te staan.

Als spontane reactie heeft mevrouw W. Veldhoen-De Klerk – echtgenote van Hoofdwerktuigkundige J. C. Veldhoen – onmiddellijk haar oude foto-albums te voorschijn gehaald. Zij zond ons als resultaat enkele foto's van het m.s. „Paula” toe, waarvan wij er een hierbij afdrukken.



Twée schepen liepen deze maand van stapel

TEWATERLATING S.T.S. „PLAGIOLA”.

Maandagmiddag 12 Juli jl. werd bij de Deutsche Werft te Hamburg het s.t.s. „Plagiola” aan zijn element toevertrouwd. Mevrouw G. Müller von Blumencron, echtgenote van de heer Dr. C. Müller von Blumencron, Directeur van de Union Rheinische Braunkohlen Kraftstoff A.G. te Wesseling verrichtte de doopplechtigheid.

De „Plagiola” is de eerste van de vier na de laatste wereldoorlog voor rekening van de Koninklijke/Shell Groep in Duitsland bestelde tankers, die tewater wordt gelaten. Het schip zal in September a.s. door de werf worden opgeleverd en is bestemd voor het vervoer van asfalt-bitumen in bulk tussen Curaçao en de Oostkust van de Verenigde Staten van Noord-Amerika. Teneinde de lading tijdens het vervoer in vloeibare toestand te kunnen houden, zijn alle ladingtanks voorzien van speciale verwarmingsbuizen.

Een zusterschip van de „Plagiola”, het s.t.s. „Platidia”, zal begin October a.s. eveneens bij de Deutsche Werft te Hamburg tewater worden gelaten.

De voornaamste bijzonderheden van het s.t.s. „Plagiola” luiden:

Lengte over alles	160.02 m
Lengte tussen de loodlijnen	153.92 m
Grootste wijde	20.27 m
Holte tot bovendek	11.58 m
Gemiddelde diepgang op het zomermerk	8.76 m
Draagvermogen bij deze diepgang	ca. 15.000 ton
Bruto-inhoud	10.700 brt

STAPELLOOP S.S. „GAZA”.

Ruim een week later namelijk op Dinsdagmiddag 20 Juli jl. werd te Bremen bij de Bremer Vulkan Schiffbau und Maschinenfabrik het stoomtankschip „Gaza” ten doop gehouden door mevrouw H. Kaisen, echtgenote van de Voorzitter van de Senaat van de stad Bremen.

De „Gaza” zal omstreeks medio October 1954 in dienst worden gesteld en is bestemd voor het vervoer van ruwe aardolie tussen Venezuela en Curaçao. Het eveneens bij deze werf in aanbouw zijnde stoomtankschip „Glebula” van hetzelfde type zal begin September a.s. van stapel lopen.



Het s.t.s. „Plagiola” verlaat de helling.

De afmetingen van het dubbelschroef-stoomschip „Gaza” zijn:

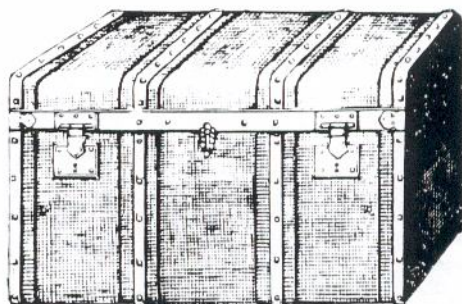
Lengte over alles	158.50 m
Lengte tussen de loodlijnen	152.40 m
Grootste wijde	20.42 m
Holte tot bovendek	11.05 m
Gemiddelde diepgang op het zomermerk	8.31 m
Draagvermogen bij deze diepgang	ca. 14.900 ton
Bruto-inhoud	10.670 brt

De voortstuwing zal geschieden door twee door de werf gebouwde triple-expansie stoommachines voorzien van olie-stookinrichting, met een gezamenlijk vermogen van 5500 pk, die de twee schroeven aandrijven.

De dienstsnelheid zal circa 12 knopen bedragen.



Het s.s. „Gaza” in zijn element.



UIT HET OUD-ARCHIEF

Wij hebben al eens meer onze teleurstelling uitgesproken over de wijze waarop — waarschijnlijk door ruimtegebrek — in het verre verleden is gesaneerd in het oud-archief. Toch zijn er bij enig speurwerk nog een aantal interessante gegevens te vinden omtrent een bepaalde ontwikkeling, een gebeurtenis aan land of de bouw van een bepaald schip. Deze keer het zoeklicht op de „President Gomez”, waarvan helaas niet veel gegevens zijn te vinden wat betreft de vaart, maar wel over de bouw. Met name over de daarmee verbandhoudende financiële verwickelingen, die nogmaals het spreekwoord bevestigen:

Haastige spoed is zelden goed

In 1920 beschikte de Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij, wier vloot een heen-en-weer dienst onderhield tussen de olievelden van Venezuela en de raffinaderij van de Curaçaosche Petroleum Maatschappij (later de C.P.I.M.) op Curaçao, over slechts enkele lichters en sleepboten. De kwaliteit van deze vaartuigen was slecht; om een rapport uit 1920 aan te halen: „the ships may fail us at any moment”. Niet best als men bedenkt, dat de taak van de op 1 januari 1918 opgerichte C.S.M. toch was om de C.P.M. regelmatig van voldoende ruwe olie te voorzien om de raffinaderij draaiend te houden.

Aldaar begon men zich dan ook terdege zorgen te maken, mede als gevolg van de regelmatig voorkomende strandingen en andere rampen die zich met de schepen voordeden.

Vlootuitbreiding

De meest voor de hand liggende oplossing was uiteraard vlootuitbreiding. Die vond ook plaats door de aankoop van 8 monitors, maar die hadden slechts een totale „dag”-capaciteit van 350 ton, terwijl 1.000 ton ruwe olie dagelijks diende te worden aangevoerd. Er moesten daarom wel vier echte tankers bij komen, elk van zo'n 1.200 ton, wilde men zeker zijn van regelmatige aanvoer.

In september 1920 vroeg men echter voor nieuwbouw in Engeland ongeveer £ 70 per ton

laadvermogen; Amerikaanse werven vroegen zelfs bedragen van meer dan £ 80. En dat impliceerde nieuwbouw-prijzen, waarbij men zich ten kantore nog eens afvroeg of de nog in opkomst zijnde Venezolaanse olieproductie dit wel rechtvaardigde.

De Bataafsche Petroleum Maatschappij in Den Haag hield op verzoek van het Londense kantoor uitkijk hoe de situatie in Nederland was en, waarachtig, in Groningen was een handelsmaatschappij en scheepvaartbureau, dat — tegen een schappelijke prijs — een nog te bouwen „olietankbootje” aanbood met een laadvermogen van ongeveer 1.250 m³, dat — met enkele kleine wijzigingen — uitermate geschikt leek voor de vaart over het meer — en de drempel — van Maracaibo. En met drempel bedoelen we de pas in de vijftiger jaren o.a. door het m.s. „Sandpiper” weggebaggerde ondiepten in de „buiten” bank. Weliswaar was er een vaargeul door de bank, maar die had de onaangename gewoonte zich voortdurend te verplaatsen, zodat — ondanks pogingen tot bebakening — strandingen aan de orde van de dag waren.

Bestek

Het „olietankbootje”, dat na voltooiing de naam „President Gomez” zou dragen, zou volgens reeds opgemaakt bestek een lengte over alles krijgen van 228 voet, bij een breedte van

33'6" en een holte tot bovendek van 12'5". Het zou bij de vier uur durende proeftocht vanuit Delfzijl een snelheid moeten halen van 9 knopen in geladen toestand, bij een ontwikkeld vermogen van 2 x 300 I.P.K.

De algemene indeling van het trunkdekschip, met verhoogd achterdek, 1 mast en 1 laadboom met winch voor 2 ton, was — van achteren naar voren: achterpiek, machinekamer en ketelruim, dwarsbunker ingericht voor olie, pompkamer, drie olieruimen, cofferdam, laadruim, dieptank en voorpiek met kettingbak.

Het heeft natuurlijk weinig zin om het gehele bestek hier weer te geven, maar toch willen wij enkele bijzonderheden vermelden. Het teakhout voor het achter- en kaartenkamerdek was 5 cm dik, kaartenkamer geheel bekleed aan binnenzijde met teakhout, de kapiteinshut met pitch pine. In de kombuis diende een grote kookkachel met gereedschap aanwezig te zijn, waaronder 1 soeppan, 1 aardappelpan, 1 theebus en — last but not least — een handdweil.

De voortstuwingsinstallatie bestond uit 2 vertikaal direct werkende oppervlak condensatie triple machines, elk van 300 I.P.K. bij volle kracht. De diameters van de cilinder waren: H.D. 290 mm, M.D. 450 mm, L.D. 760 mm, zuigerslag 500 mm. De schuifbeweging bestond uit een verstelbare Stephenson's schaarbeweging, met losse metalen en kappen voor schuif-excentriek en trekstangen. Er was verder voorzien in een as-wip-liertje in de luchtkoker, met pal, asemers, staaldraad en askoker aan railing.

De schroeven waren vierbladig, van gegoten ijzer, één rechts, één links. Als laatste bijzonderheid de telegraaf: „Als vereischt van brug naar machinekamer met terugantwoord koperen standaard op de brug, met zeer sterke kettingen, 2 wijzerplaten, electrisch verlicht”.

Besteld!

Terug naar de man in Den Haag, die deze of-

ferte ontving, bij een prijs die neerkwam op zo'n £ 53 per ton. Zijn opdracht was om met spoed om te zien naar geschikte vaartuigen voor de C.S.M.-vloot. Terecht vreesde hij, dat als hij niet snel accepteerde, deze zalm zijn neus voorbij zou gaan. Telegrafisch werd daarom The Anglo-Saxon Petroleum Co. in Londen om advies gevraagd, die zeer positief reageerde, zodat zonder verwijl aan de handelmaatschappij in Groningen de opdracht werd gegund en wel op 29 september 1920. Tevens voor een vrijwel identiek schip, enkele maanden later op te leveren.

Toch heeft de betrokken employé in Den Haag waarschijnlijk wel een bijzonder slapeloze nacht gehad. Want diezelfde dag nog hoorde hij van de zo juist uit Engeland aangekomen Marine Superintendent dat de heer Deterding, — en hoger was er niet in de Groep in die dagen — niet zonder meer akkoord ging met een bestelling van een schip voor de C.S.M. Tevens ontving hij, enkele uren na plaatsing van de order, schriftelijk bericht uit Londen, dat de ruwe-olieproductieverwachtingen voor Venezuela nog niet zo hooggespannen waren, zodat nog niet tot bestelling moest worden overgegaan. Vandaar dat in het oud-archief een bijzonder lange brief van onze man in Den Haag zit, gericht aan zowel de heer Colijn — toen

een der directeuren, later Minister President van Nederland in de crisisjaren — en de heer August Kessler — ook een van de topmannen in de organisatie — waarin hij met krachtige woorden zijn besluit toelicht. Er volgde gewond een bespreking in Londen met alle betrokkenen en — we horen de Haagse rederijman nog de zucht van verlichting slaken — de bestelling werd alsnog goedgekeurd.

Moeilijkheden

De wijzigingen in het oorspronkelijk bestek waarover wij het reeds hadden, hielden onder meer in, dat de tanks iets moesten worden vergroot en de diepgang verhoogd van de oorspronkelijke 10'6" naar 11'0". Nog tijdens de bouw vestigde de machinebouwer, de heer L. Straatman uit Dordrecht, er de aandacht op, dat dan ook de I.P.K. verhoogd diende te worden. Althans, wilde men de snelheid van 9 mijl niet alleen tijdens de proeftocht, onder gunstige omstandigheden behalen, maar ook tijdens de normale vaart bij de stromingen die er in de West stonden. Zowel het Haagse kantoor als de handelmaatschappij in Groningen hadden hier begrip voor en droegen elk f 12.000,— bij in de daardoor ontstane extra kosten.

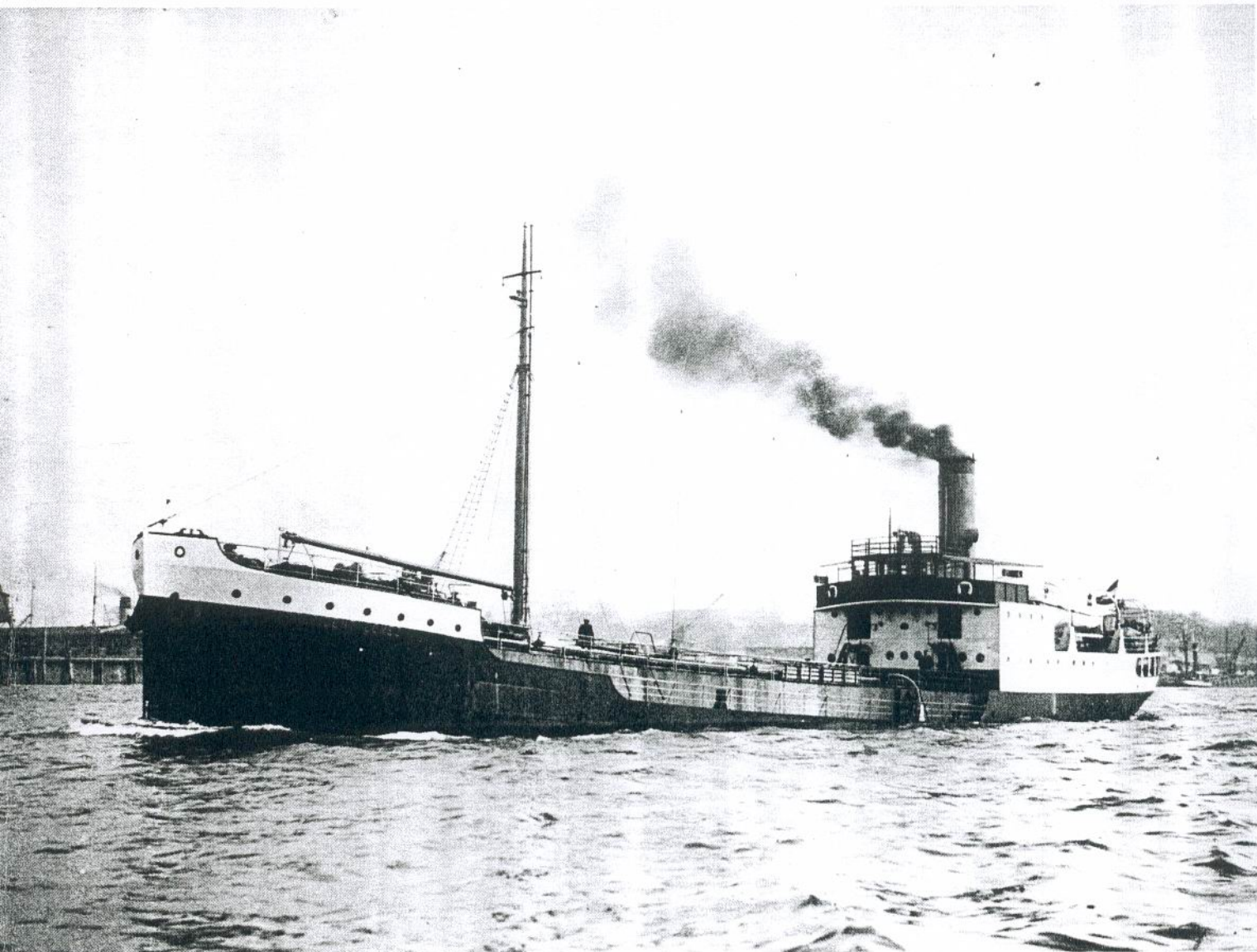
En dan beginnen de echte moeilijkheden. De Groningse handelmaatschappij — we zullen de

naam maar niet noemen — vroeg om betaling voor allerhande zaken, waarvoor geen enkele contractuele verplichting bestond. Geen wonder, want ze zaten danig in de financiële moeilijkheden. Maar dat wist men in Den Haag nog niet. Normaliter zou wel degelijk, voordat de bestelling had plaatsgevonden, zijn nagegaan of deze firma draagkrachtig genoeg was om een dergelijke bestelling op maar liefst twee schepen aan te nemen. Doch er had zo'n haast achter gezeten, dat dit onderzoek achterwege was gebleven. Zo ziet men weer: haastige spoed is zelden goed.

Daar kwam de rederijman pas achter toen hij werd uitgenodigd om in Groningen te komen praten met de heren commissarissen van de handelmaatschappij en een grote bankinstelling. Laatstgenoemde weigerde verder credit te verlenen, scheepswerf Gideon — aan wie de bouw was gegund — wilde wel eens contenten zien nu de bouw goed opschoot, onderaannemers drongen ook op betaling aan. Een en ander culmineerde in annulering van het contract voor de bouw en de faillissementsaanvraag van de Groningse handelmaatschappij.

Wat nu?

Nog steeds waren de schepen hard nodig. Het casco van de „President Gomez” was reeds te



Uit het oude archief (vervolg)

water gelaten, de machines stonden klaar. Er ontstond een bijzonder ingewikkelde procedure, waarbij ten slotte werd overeengekomen dat Gideon de Bataafsche het schip zou leveren, doch dat rechtstreeks aan de werf zou worden betaald.

Beide partijen moesten daarbij weliswaar nog eens diep in de beurs tasten, doch als tegemoetkoming beloofde de directeur van de bijna failliete handelsfirma om 58 van de zich in zijn persoonlijk bezit bevindende aandelen in zijn zaak aan de Bataafsche te geven.

Nu is het nog de vraag in hoeverre je daarmee gelukkig moet zijn als de zaak bijna op de fles is, want meestentijds zijn deze geen knip voor de neus waard. Vervelend was echter, dat van de beloofde aandelen er slechts 22 ad f 1.000,— werden gezonden door vrienden van de Groningse directeur, om deze man „die aan den rand eener afgrond verkeert” te helpen. De overige aandelen bleken reeds in onderpand bij een bankinstelling, die ook nog vorderingen had. Steeds groter worden de zorgen in Den Haag als er een bericht in de pers komt, dat er een vergadering van aandeelhouders heeft plaatsgevonden, het rapport van de liquidatiecommissie is besproken en een vergelijk is getroffen met de heren crediteuren.

Op de ijlbrief van de Bataafsche, met verzoek uit te leggen hoe dit mogelijk is geweest zonder dat zij — als aandeelhouder — is uitgenodigd, komt ten antwoord dat wel degelijk convocaties in verschillende couranten zijn geplaatst. Een bericht, dat in Den Haag over het hoofd blijkt te zijn gezien. Financieel zat men er goed naast, al strekte tot troost dat het vergelijk later alleen betrekking blijkt te hebben gehad op kleine crediteuren. Voor de rest waren er geen baten of middelen. Zo sterk zelfs, dat de liquidateur en zijn commissie uit eigen zak de advertentiekosten en de zaalhuur moesten betalen. Het scheepje, dat aanvankelijk tegen zo'n voordelige prijs was aangeboden, was langzamerhand de Bataafsche — die voor de C.S.M. handelde — toch nog duur komen te staan. Maar, toch altijd nog aanmerkelijk voordeliger dan wanneer in het buitenland besteld.

Vaart

Tijdens al deze financiële verwickelingen had scheepswerf Gideon overigens met grote voortvarendheid de laatste hand gelegd aan het schip. De proefvaart vond plaats op 30 maart 1922 en was, behoudens „enige kleinigheden” goed verlopen.

De snelheid bedroeg ruim 9 mijl bij 11 voet diepgang.

Op 22 april 1922, nadat de kapitein aan een ieder op kantoor zijn groeten had overgebracht (dat kon nog bij zo'n kleine bezetting) voer de nieuwe aanwinst de Nieuwe Waterweg uit. Op 2 mei rapporteerde de kapitein schriftelijk vanuit Las Palmas, alwaar water, stookolie, wat voorraad alsmede kolen voor de kombuis werden ingenomen, dat de „President Gomez” in een Zuidwester storm, bij „20 feet sea” zich keurig had gedragen. Hij concludeerde dan ook dat het een goed, zeewaardig vaartuig was, alleen zwaar slingerend en slecht sturend.

Bij de bulkhead lekte het dek, maar hij maakte zich daarover geen zorgen, want „dat roest wel dicht”.

De stuurmachine was niet feilloos en het handgerei waardeloos door de vele tandwielen. Met andere woorden: je moest verschrikkelijk lang aan het stuurwiel draaien, met 2 man omdat het zo zwaar ging, voordat het schip reageerde. Het brandstofverbruik was 10 ton per dag. Helemaal was, aldus het rapport, in de achterpiek als gevolg van lekkage de daar geborgen provisie nat geworden, terwijl door open klinknagelgaten het verblif van de 3e en 4e machinist was volgelopen. (Later bleken dit geen open klinknagelgaten te zijn geweest, maar afwateringsgaten, die bij stormweer met een houten pen moesten worden dichtgemaakt).

Ondanks al deze zaken was de gezagvoerder dus bijzonder gelukkig met het schip. Hij had de indruk dat het elke storm kon doorstaan, zich basierend op het feit dat tijdens het stormweer op de route van het Kanaal naar Finistère grote schepen moesten bijdraaien en hij, met een vaart van 5 tot 6 mijl, kon doorkomen. Speciaal vermeldt hij in zijn rapport, dat de Chinese opvarenden een bijzonder goede ploeg vormden.

Op 19 mei 1922 kwam het schip behouden te Curaçao aan en werd prompt ingeschakeld op de run van San Lorenzo naar de raffinaderij. De enige vrees die men uitsprak was of de Venezolaanse olievelden wel voldoende olie konden leveren om het schip 6 maal per maand met volle lading olie te laten oversteken. De toekomst zou leren, dat de produktie verre de toenmalige verwachtingen zou gaan overtreffen.

Einde

Na op 18 maart 1927 te zijn verkocht aan The Carribbean Petroleum Co. in Venezuela voor £ 15.000,— bleef het schip vercharterd aan de C.S.M., totdat het in het jaar 1931 werd verkocht aan The Anglo-Saxon Petroleum Co. Ltd. in Londen voor £ 11.500,—. Daarna is het onder Britse vlag voor de bunker trade in Jamaica ingezet, later herdoopt in „Liria” en tot 1939 in de vaart gebleven. Merkwaardig genoeg keerde het aan het einde van zijn leven naar Curaçao terug, want de Koninklijke Nederlandse Marine had het opgekocht om te gebruiken als schietschip. Roemloos vond het zijn einde in oktober van dat jaar, in de wateren waar het zijn loopbaan had aangevangen.

Loonopgave 1975 vlootpe

De voor de aangifte inkomstenbelasting 1975 benodigde jaaropgave van het loon uit dienstbetrekking bij onze maatschappij zal door ons wederom in beginsel aan het huisadres worden gezonden. Het verdient derhalve aanbeveling uw huisgenoten reeds thans hiervan in kennis te stellen en dezen tevens in te lichten hoe dient te worden gehandeld met het te zijner tijd van de belastingdienst te ontvangen aangiftebiljet IB 1975.

Hierbij wordt opgemerkt dat het geen zin heeft de maatschappij om toezending van de loonopgave te verzoeken. De opgaven worden zodra zij gereed zijn door ons verzonden, waarbij wij

M.S. „PROSPECTOR”

Op 15 April vertrok van Rotterdam het 125 brt metende motorschip „Prospector” naar de Perzische Golf. Het schip is eigendom van de N.V. Dordtsche Petroleum Maatschappij en zal voorlopig onder Nederlands commando in de kustwateren rond het schiereiland Qatar dienst doen ten behoeve van het seismografisch bodemonderzoek aldaar. Daar toe zal het vaartuig worden uitgerust met het benodigde instrumentarium.

De „Prospector” werd gebouwd door de N.V. Scheepswerf „Alphen” van P. de Vries Lentsch, Alphen a/d Rijn. De afmetingen zijn $26,00 \times 6,00 \times 2,50$ m. Zij is uitgerust met een 6-cylinder Werkspoor scheepsdieselmotor, type TMAS 278 van 500 pk.

Aan boord bevindt zich reeds (de boot wordt door de firma Wijsmuller te Baarn uitgebracht) de 3e werktuigkundige M. J. Moerland. Na aankomst in haar arbeidsgebied zal ze onder commando komen van de 3e stuurman H. Jansen.



De Rotterdamsche Droogdok Maatschappij en de Nederlandse Shell-schepen

Het eerste schip voor rekening van de Koninklijke/Shell Groep, in 1908 gebouwd door de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij, was de zeelichter „Drente”. (bouwnummer 18). Deze lichter werd later voorzien van machines en eindigde haar loopbaan als zeeschip in de slump van 1930—1933. De volgende orders waren voor de stoomzeesleepboten „Neptunus” (19) en „Atlas” (20), welke in 1908 en 1909 werden afgeleverd. Geen van deze schepen is thans nog in dienst.

Dan volgt een lange periode voordat er weer een schip voor de Nederlandse vlag wordt besteld bij de R.D.M., welke echter wordt gevolgd door een periode (1922—1928) van zeer grote activiteit, waarin de volgende schepen worden gebouwd:

1923	—	„Mariquita”	(84)	—	Curacaosche Scheepvaart Mij.
1924	—	„Martina”	(93)	—	.. ..
1924	—	„Marsella”	(94)	—	.. ..
1924	—	„Manuela”	(95)	—	.. ..
1925	—	„Mariana”	(96)	—	.. ..
1925	—	„Maruja”	(97)	—	.. ..
1925	—	„Martica”	(134)	—	.. ..
1925	—	„Maximina”	(135)	—	.. ..
1926	—	„Mathilde”	(140)	—	.. ..
1927	—	„Marpessa”	(98)	—	Nederlands-Indonesische Tankvaart Mij.

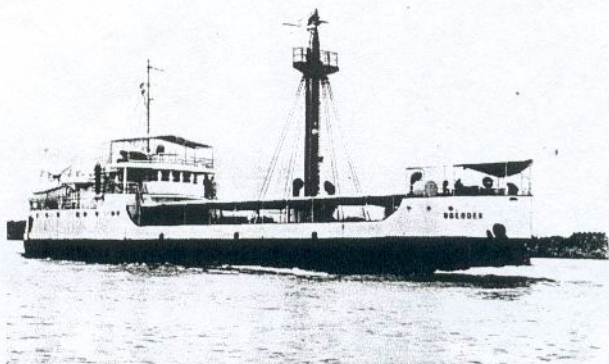
Met bouwnummer 98 („Marpessa”) doen de dubbelwerkende motoren hun intrede. Dit schip is nog steeds in dienst, hoewel de dubbelwerkende motor na de laatste oorlog is vervangen door een meer moderne machine.

Opnieuw volgt dan een lange periode waarin geen nieuwe schepen bij R.D.M. worden besteld. In 1935 wordt de „Sunetta” (186) gebouwd. Daarna volgen tot het uitbreken van de tweede wereldoorlog nog de volgende Nederlandse schepen:

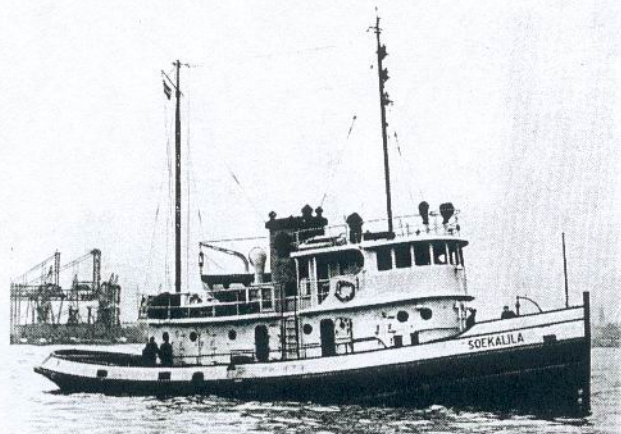
1936	—	„Etrema”	(193)	—	N.V. Petroleum Mij.	„La Corona”
1938	—	„Clea”	(198)	—	.. ..	.. ..
1938	—	„Coryda”	(202)	—	.. ..	.. ..
1938	—	„Clausina”	(203)	—	.. ..	.. ..
1938	—	„Chama”	(204)	—	.. ..	.. ..
1939	—	„Clavella”	(211)	—	.. ..	.. ..
1939	—	„Saidja”	(213)	—	Nederlands-Indonesische	Tankvaart Mij.

De „Clea” en „Chama” zijn in de laatste oorlog gebleven. De „Clausina” vaart thans onder de naam „Metula”.

Het eerste schip na de oorlog bij de R.D.M. gebouwd voor de Nederlandse vlag van de Koninklijke/Shell Groep is bouwnummer 285. „Katelaysia”.



m.s. „Boedoek”.



m.s. „Soekalila”.

DRIE SCHEPEN VERKOCHT

Wij geloven niet, dat er een traan zal worden gelaten op vloot bij het vernemen van het nieuws dat de „Nassau”, „Boedoek” en „Soekalila” van de vlootsterkte zijn afgevoerd.

Alhoewel deze scheepjes in de jaren na de tweede wereldoorlog zeer goede diensten hebben bewezen bij het transport van materialen noodzakelijk voor de wederopbouw in de Oost, is dit type „small craft” toch nimmer erg populair geweest bij het merendeel onzer officieren.

Het m.s. „Nassau” werd, evenals de „Boedoek”, in 1944 als tanker in Amerika gebouwd. In 1947 werd de „Nassau” aangekocht door de N.V. Nederlandsch Nieuw-Guinee Petroleum Maatschappij en te New-York omgebouwd tot motorvrachtschip met een bruto tonnage van 658,90 brt.

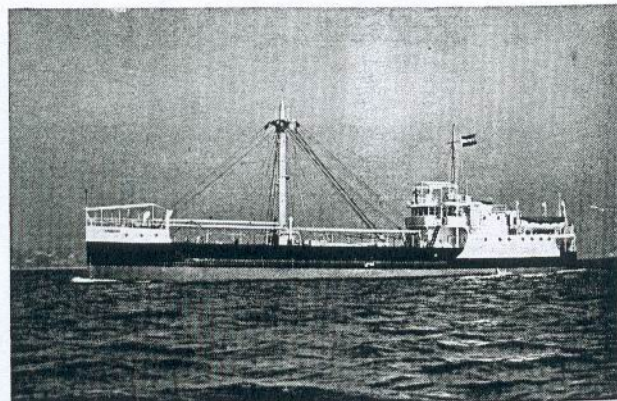
Officieren van de N.V. Petroleum Mij. „La Corona” brachten het schip uit naar Nieuw Guinea.

Thans is de „Nassau” verkocht aan Lancey Steamships (Proprietary) Limited te Sydney (N.S.W.) en zal worden herdoopt in „Dunmore”.

Het m.s. „Boedoek” (669 brt) werd in 1948 voor rekening van de N.V. Nederlandsch-Indonesische Tankvaart Mij. omgebouwd tot motorvrachtschip bij de scheepswerf van Boele te Bolnes. Ook dit schip werd door eigen personeel bemand voor de reis naar de Oost.

Binnenkort zal de „Boedoek” overgaan in handen van zijn nieuwe eigenaren in India.

De motorsleepboot „Soekalila” behoort tot de vier sleepboten („Soekalila”, „Soekahadji”, „Soekalanting” en „Oemar”),



m.s. „Nassau”.

die in 1948 bijna de wereldbol rondvoeren op hun reis van Nederland naar Indonesië. Ook deze zware reis werd destijds door onze eigen officieren tot een goed einde gebracht.

„De Soekalila”, welk schip een tonnage heeft van 149,55 ton, werd eveneens in 1944 in Amerika gebouwd. Het vertrok op 28 November jl. uit Soerabaja op weg naar zijn nieuwe eigenaren, Victoria's Milling Company Inc. te Manilla.



'Bekend bootje . . .'

'En ik zal er dan maar eens een fotootje aan wagen'. Zo dacht C. van Steensel van DFF/1 toen hij in juli dit jaar in Pladju, tijdens een vakantiereis naar 'De Gordel van Smaragd', het hierbij afgebeelde slepertje 'Soekamara' zag liggen. En hij heeft gelijk. Na wat snuffelen in een oud dossier kwam aan het licht dat het bewuste scheepje in 1948 door de Anglo-Saxon Petroleum Comp. werd aangekocht en tegen een

maandelijkse vergoeding van 56 pond sterling(!) aan de B.P.M. werd vercharterd. Met een Nederlandse bemanning aan boord verrichtte de 'Soekamara' sleepwerk op de Moesi en de Djambi. Later werd ze eigendom van de N.V. Dordtsche Petroleum Maatschappij, een dochteronderneming van de B.P.M. Rond 1960 ging het slepertje over in Indonesische handen. Het is opmerkelijk dat ze nog steeds dienstdoet en (althans uiterlijk) nog in onberispelijke staat verkeert.

tankers konden maken. En da's – op z'n zachtst gezegd – wat vreemd. Om twee vliegen in één klap te slaan, d.w.z. de concurrent uit de hut te houden en de veiligheidsgedachte erin, dit jaar voor elk schip een twintigtal Shell Tankers veiligheidskalenders, in kleur nog wel. 'Vergeet die twee niet . . .' is het motto voor 1980.

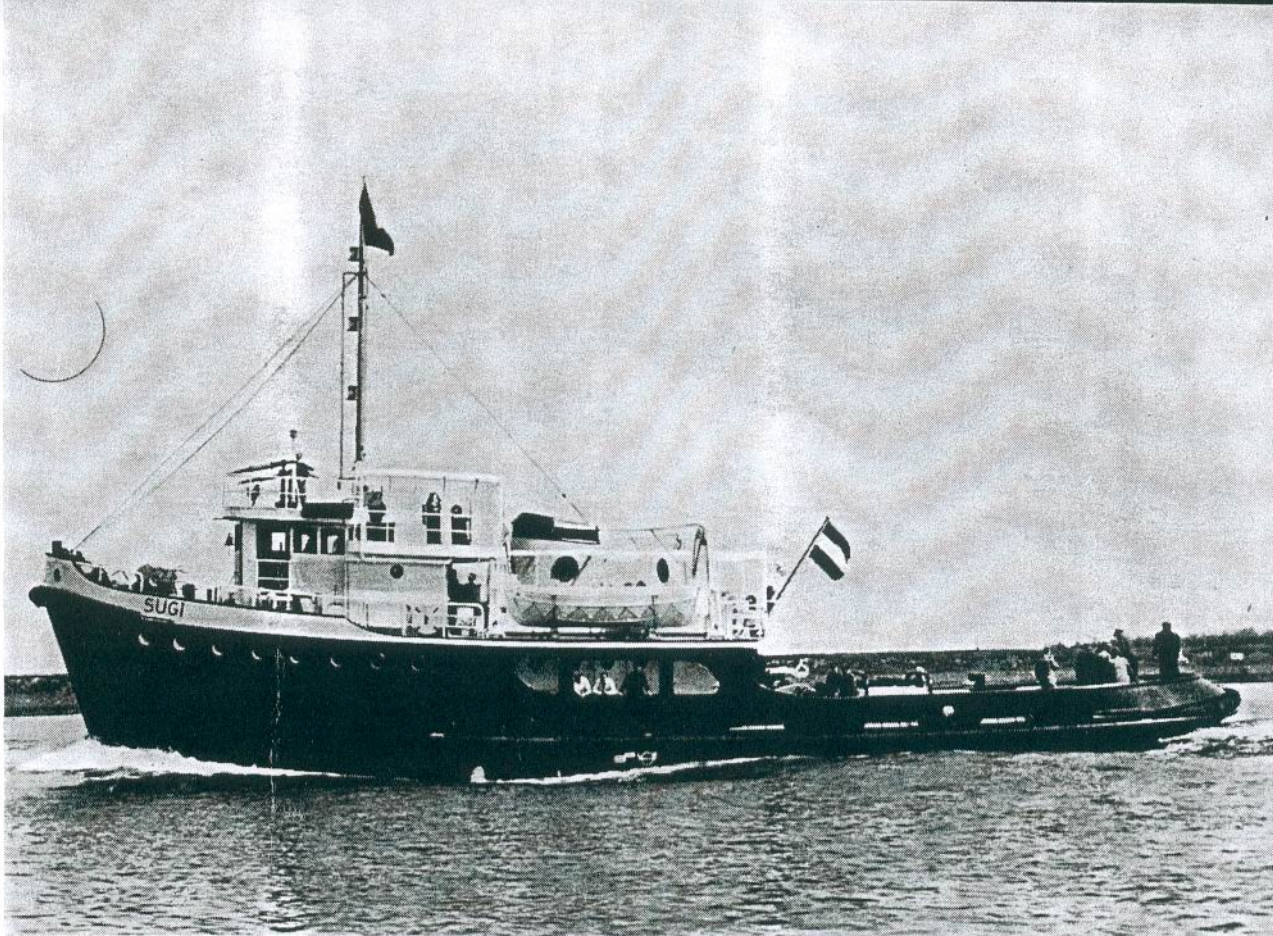
Het is trouwens in Uw eigen belang 'oren en ogen' te sparen. En natuurlijk om met de datum 'bij' te blijven.

S.B.S.

De jaarlijkse Shell Briefing Service 'The Oil Majors in 1978' is verschenen, waarin te lezen hoe de grote oliemaatschappijen het afgelopen jaar gevaren zijn. Exemplaren zijn naar alle schepen verzonden, terwijl in de informatiestand op de 6e etage exemplaren voor alle belangstellenden gereed liggen.

Vloot-zakagenda

Zo zijn weer onderweg naar de



Nieuwe sleepboot voor B.P.M., Pladju

Kort geleden werd de enkelschroefsleepboot „Sugi” overgenomen van N.V. Scheepswerf „Alphen” van P. de Vries Lentsch, te Alphen a/d Rijn.

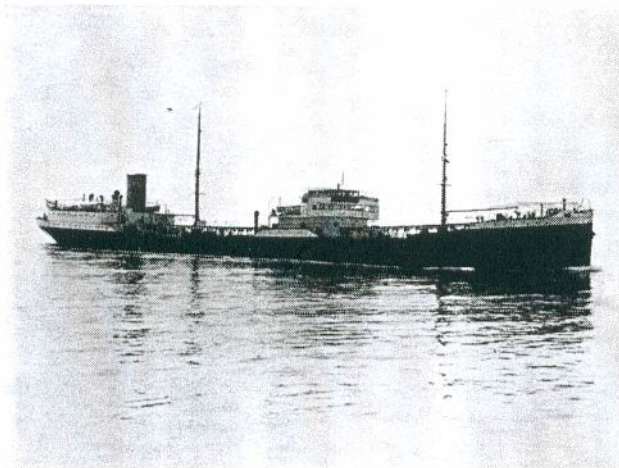
Deze nieuwe aanwinst is thans gestationeerd te Pladju en is op eigen kracht naar genoemde haven gevaren.

Deze sleepboot, die tevens als brandboot zal dienst doen, heeft een lengte o.a. van 31,50 m, een breedte van 7,50 m, een holte van 3,60 m, terwijl de diepgang 3,20 m bedraagt. Het schip is geheel gelast en gebouwd volgens klasse 100 A 1 van Lloyd's. De voortstuwingsinstallatie bestaat uit een Werkspoor Dieselmotor met een vermogen van 750 pk bij 300 omwentelingen per minuut.

Aan bakboordzijde is in de motorkamer een aggregaat opgesteld bestemd voor de brandblusinstallatie welke bestaat uit een Kromhout Dieselmotor van 120 pk gekoppeld aan een Stork Brandbluspomp, met een capaciteit van 2½ ton/min met een opvoerhoogte van 100 m.

Het schip is tevens voorzien van een schuimblusinstallatie met een capaciteit van 45.00 liter.

Deze sleepboot dient ter vervanging van de „Sukalanting”, welk schip enige tijd geleden te Sorong (N.N.G.P.M.) werd gestationeerd.



Wij strijken voor het laatst de vlag voor m.s. „Macuba”.

„T2”-tankers onder Nederlandse vlag.

Dat de vloot niet uitsluitend wordt uitgebreid door nieuwbouw, is deze maand gebleken toen drie zgn. T2-schepen de Engelse vlag, waaronder zij tot dusverre voeren, verwisselden voor de Hollandse driekleur. Het betrof hier de 16000-tonners „Thelidomus”, „Theobaldus” en „Tomocyclus”, de eigendom waarvan op Curaçao aan La Corona werd overgedragen.

Wij nemen afscheid van ...

De tankers worden groter, sneller, comfortabeler. Een vloot slijt, veroudert en zal dus, om op peil te blijven, van

tijd tot tijd een verjongingskuur moeten ondergaan. Het proces dat thans bij onze tankervloot in volle gang is, mag derhalve niet uitsluitend worden gezien als een belangrijke uitbreiding doch tevens als een noodzakelijke vernieuwing. Dit houdt in, dat schepen uit de vaart worden genomen om te worden verkocht. Wij nemen dus afscheid van ...

m.s. „Aldegonda”

m.s. „Aletta”

m.s. „Chama”

s.s. „Liseta”

s.s. „Rafaela”



De wat oudere zeevarenden weten precies wat we bedoelen als we het over een 'T2'er' hebben. De jongeren zal deze letter, gevolgd door een cijfer, nauwelijks iets zeggen, behalve degenen die zich een beetje verdiept hebben in de geschiedenis van de Tweede Wereldoorlog; met name de oorlogvoering ter zee. Een T2 is namelijk een standaard-tanker, geconstrueerd tijdens de oorlogsjaren. En het meest merkwaardige is dat – alhoewel er nog slechts enkele tientallen varen – T2 nog dikwijls als rekeneenheid telt bij het weergeven van beschikbare respectievelijk benodigde tankertonnage.

De verliezen van de Geallieerden waren halverwege de oorlog gigantisch opgelopen. Niemand twijfelde eraan of de oorlog op zee was hopeloos verloren. Genadeloos hielden de Duitse en Japanse onderzeeboten huis, vooral op de voornaamste scheepvaartroutes vanuit de Verenigde Staten naar Europa. De aanvallen begonnen al ter hoogte van de kust van New England/Nova Scotia, waar de konvoien werden samengesteld. Maar ook vele argeloze koopvaarders die zich verre van de, als berucht bekend staande, routes bevonden vielen ten prooi aan de sluipmoordenaars. Soms kon men de aan de kop van de bellenbaan bevindende torpedo nog op het nippertje ontwijken, maar een tweede of derde lancering was zelfs voor een goed wendbaar schip vrijwel zeker het definitieve einde. Alleen al in 1942 gingen ruim 1200 schepen door vijandelijke acties ten onder . . .

Liberty's en Victory's

Steeds meer schepen werden het slachtoffer van de U-boot terreur en mede door het feit dat gedurende de eerste oorlogsjaren niet of nauwelijks werd gebouwd ter versterking van de koopvaardijvloot, ontstond de vrees dat niet genoeg scheepsruimte beschikbaar zou zijn om het benodigde oorlogsmateriaal te transporteren. De scheepsbouwindustrie in Amerika en Engeland hield zich primair bezig met de bouw van marinevaartuigen van allerlei soort en grootte. In 1936 was in de Verenigde Staten de United States

Maritime Commission gevormd. Het plan was om tussen 1936 en 1946 500 nieuwe koopvaardij schepen aan de Amerikaanse vloot toe te voegen. Vijftig per jaar dus. Vanwege de toenemende oorlogsactiviteiten werd het bouwtempo opgevoerd, maar het bleek alras dat dit slechts een druppel op de gloeiende plaat was. Bovendien, de bestaande vloot was zwaar verouderd en daardoor te langzaam en in vele gevallen onbetrouwbaar. Wat er toen gebeurde zal altijd een fenomeen in de wereld-scheepvaart-geschiedenis blijven. Het grootste bouwprogramma ooit opgezet werd uitgevoerd. Duizenden schepen liepen in de jaren 1943, 1944 en 1945 van de hellingen van in vele gevallen nieuw opgezette werven. Alleen al van het liberty type vrachtschip werden ruim 2700 stuks gebouwd! In principe voor slechts één reis, want aangenomen werd dat het schip na een reis door vijandelijk gebied zo niet een totaal verlies dan wel onherstelbaar beschadigd zou zijn. Het is wel zeker dat seriebouw op zo'n grote schaal nooit meer zal plaatsvinden. Een ander type was de zg. Victory. Deze schepen waren sneller en hadden een grotere capaciteit dan de Liberty's. Hiervan hebben vele honderden de Amerikaanse werven verlaten. Telt men hierbij nog de vele duizenden andere schepen van allerlei vormen en formaten dan krijgen we een aantal van ruim 7000! Een enorme bundeling van technisch vernuft, organisatievermogen, noeste arbeid en uithoudingsvermogen om zoiets te realiseren.

T-2-tanker

Zevenduizend schepen. En daarbij honderden en honderden tankers. Zij moesten de slagaders vullen van de geallieerde oorlogsmachine, of dat nu tanks, torpedojagers of bommenwerpers waren. Een uiterst riskante vaart was het, met brandbare lading. Een zucht van verlichting ging door de opvarenden als de lading te bestemder plaats was afgeleverd. Men was er weer heelhuids doorgekomen. Maar de tanker koos daarna weer zee om, al of niet in konvooi varende, een nieuwe lading te halen. Het grote verlies aan vrachtschepen werd dikwijls nog overtroffen door dat van de tankers. Geen wonder dat er een grote bres werd geslagen in de beschikbare tankvloot. Nu was het een feit, en we spreken over de Verenigde Staten, dat de oliemaatschappijen Standard Oil, Sun Oil, Atlantic Refining, e.a. een imposant nieuwbouwprogramma hadden, maar het aantal waar het om ging was te gering om de immense hoeveelheden brandstof te vervoeren.

Op basis van een bestaande tanker van de Standard Oil Comp. werd daarom door de US Mar. Commission, samen met de Sun Shipbuilding & Engineering Co. in Chester, een standaard-tanker ontworpen, die aan de strenge eisen op het gebied van constructie, snelheid en veiligheid voldeed. Het werd de T2 tanker, voluit T2- SE-A 1. De voornaamste gegevens: lengte 523½ voet breedte 68 voet hoogte 30 voet

tonnage 10.448 bruto reg. ton draagvermogen 16.613 ton machines turbo electric, 6.000 s.h.p. snelheid 14 1/2 - 15 mijl per uur Samen met de snellere versies T2-SE-A 2 en A 3 werden er in totaal 525 stuks gebouwd.

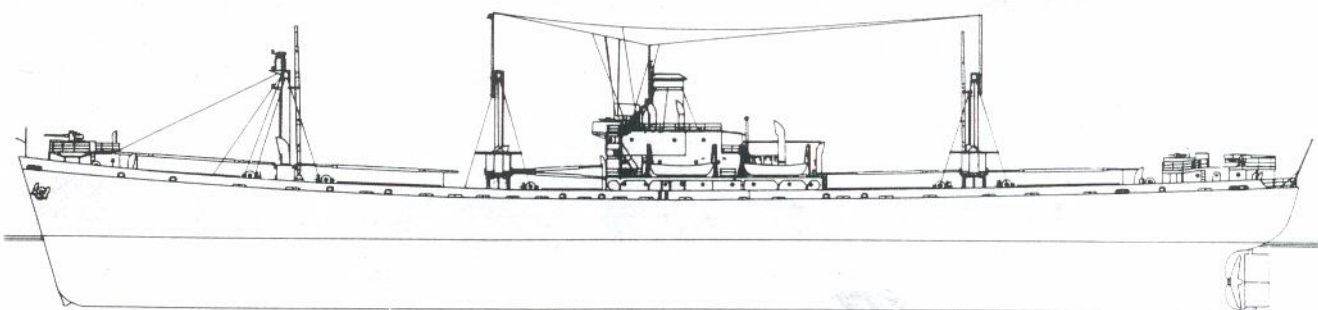
Vrouwen als lassers

Vier Amerikaanse werven hebben de serie gebouwd. In het begin deed men er 205 dagen over, van kiellegging tot oplevering. Maar het bouwen ging in steeds sneller tempo, 70-80 dagen in 1944 en in juni 1945 ging 28 dagen na de kiellegging de 'Huntington Hills' tewater en slechts 5(!) dagen later op proeftocht. Deze bouwmethode was mogelijk geworden door sectiebouw vooraf. Op afstanden van soms 700 kilometer werden de afzonderlijke secties gebouwd en naar de bouwplaats aan de kust vervoerd. De meeste werklieden in de scheepsbouw hadden nog nooit een schip gezien. Ruim 30% van hen bestond uit vrouwen. Velen van hen ontpopten zich als uiterst bekwaame lassers... In de beginperiode waren de kinderziektes niet van de lucht.

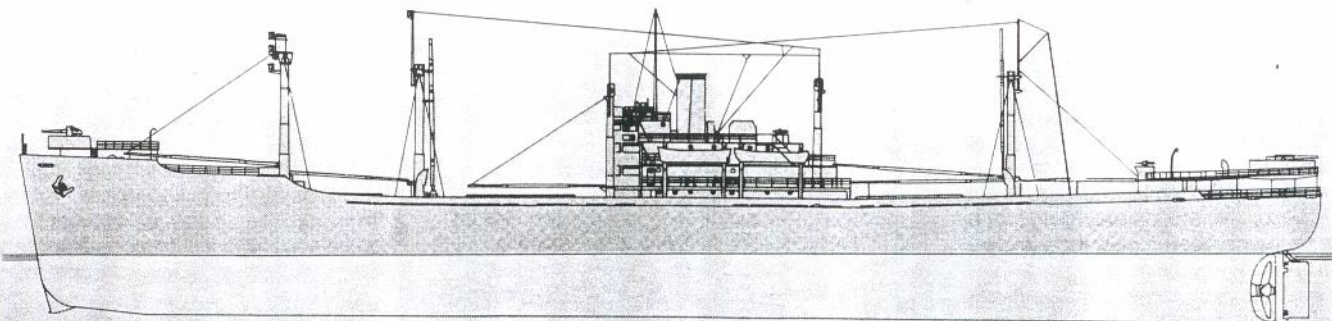
Constructiefouten hadden scheuren in de romp tot gevolg. Enkele tientallen schepen zijn vroeger of later doormidden gebroken. De oorzaak moet niet zo zeer worden gezocht in ondeugdelijk materiaal. Wel moest men het er mee doen wat men toegewezen kreeg. Want de meeste zorg werd besteed aan de bouw van oorlogsschepen.

Dat de T2 desondanks een succesvol ontwerp was, is wel bewezen. Nu, bijna 35 jaar na de oorlog, zijn er nog T2 tankers in de vaart. Direct na de oorlog zijn de meeste in particuliere handen overgegaan of overgenomen door grote oliemaatschappijen, meestal ter vervanging van verloren gegane tonnage. Zo kreeg de Shell (The Anglo Saxon Petr. Comp.) er 19 toegewezen, British Petroleum 10, Standard Oil of California/Texas Comp. 40 stuks. De Nederlandse vlag kwam te wapperen op 5 tankers en latere aankopen en 'transfers' brachten het aantal op 10 (5 van de toenmalige Caltex Groep, 3 van Petroleum Mij 'La Corona' en 2 van v. Ommeren). Weliswaar onherkenbaar als T2 tanker vaart nog regelmatig de Nederlandse 'Chevron The Hague' de Nieuwe Waterweg op. Dit schip is jaren

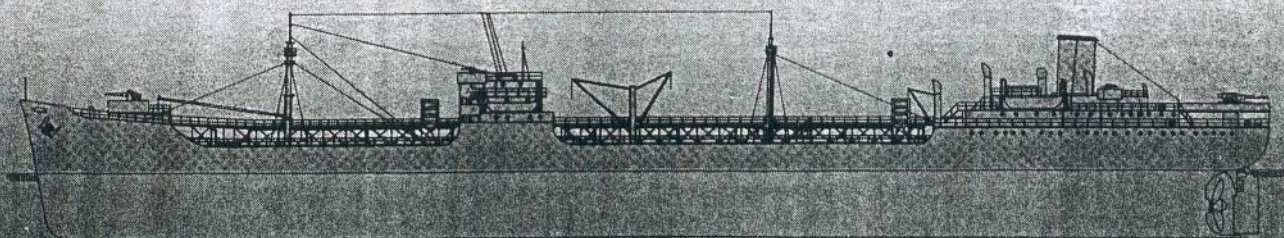
geleden intensief verbouwd, waarbij de midden-opbouw naar het achterschip werd verplaatst. In 1960 gingen de voor de ouderen bekende Shell-tankers 'Thelidomus', 'Tomocyclus' en 'Theobaldius' naar de sloper. Er is door de jaren heen al heel wat aangerommeld met de T2 tanker. Ze zijn verlengd, verkort, breder gemaakt. Omgebouwd tot droge-lading-schip, gascarrier, drijvende krachtcentrale, containerschip, orange juice tanker of drijvende traankokerij. Delen van de T2'ers zijn gebruikt als kraanponton, havenhoofd, drijvende opslagplaats. Is het Liberty schip al jaren geleden van de wereldzeeën verdwenen, van de T2'ers zijn er nog tientallen in actieve dienst. Ieder jaar gaan er weer een paar naar de sloop en voordat we een paar jaar verder zijn zal de laatste eveneens zijn verdwenen. Alleen foto's herinneren ons dan nog aan dit roemruchte ontwerp. Een tanker van vitaal belang tijdens de oorlogsjaren, maar die ook in de jaren daarna zijn steentje heeft bijgedragen om de wereld er weer bovenop te helpen.



Libertyship, 7250 brt, stoomzuigermachine 2500 pk, 11 kn.



Victoryship, 7637 brt, stoomturbine 6000 pk, 15 kn.



T2-tanker, 10.800 brt, turbo-elektrisch, 6000 pk, 14,5 kn.



s.s. „Lovellia“

GERUISLOZE VLOOTUITBREIDING

Zoals u uit pers, radio, televisie en — last but not least — ons eigen blad hebt kunnen vernemen is onze vloot in de laatste zes maanden (december 1967 t/m mei 1968) met twee nieuwbouwschepen (s.s. „Macoma“ en m.s. „Neverita“) en daardoor met ruim 316.000 ton draagvermogen uitgebreid.

Daar tussendoor heeft echter, vrijwel geruisloos, tot driemaal toe vlootuitbreiding plaatsgevonden en wel doordat wij succesievelijk van Shell Tankers (U.K.) Ltd. het beheer hebben overgenomen van een drietal in Amerika gebouwde tankschepen (Lib. vlag), elk met een draagvermogen van circa 50.000 ton.

Het betreft hier de zusterschepen „Capisteria“, „Patro“ en „Lovellia“, die

respectievelijk op 8 december 1967, 8 februari 1968 en 22 mei jl. aan onze vloot werden toegevoegd.

Bij de inbedrijfstelling van de „Neverita“ en de overname van de „Patro“ waren wij de twee miljoen ton draagvermogen van onze vloot dicht genaderd, met de „Lovellia“ passeerden wij die mijlpaal — zes jaar na het bereiken van de één miljoen ton (2 juni 1962).

Thans zijn wij op weg naar de 2½ miljoen ton, die wij aan het eind van het komende jaar hopen te halen.

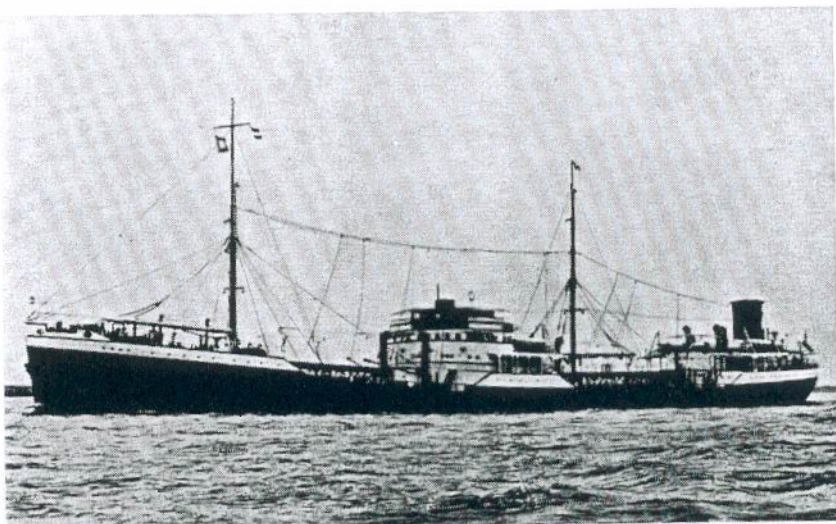
In de loop van dit jaar komen namelijk nog, naast het s.s. „Metula“, het zusterschip van het s.s. „Macoma“, dat in september a.s. in Japan zal worden opgeleverd, de 50.000 tons tankers „Capiluna“ en „Capu-

lonix“ onder ons beheer, terwijl het s.s. „Marpessa“, onze derde 210.000 tons tanker, o.o.v. in december 1969 in bedrijf zal worden gesteld.

Evenals de drie reeds onder ons beheer zijnde tankers „Philidora“, „Philine“ en „Philippia“, varen bovengenoemde vijf zusterschepen in demise charter van Shell International Marine Ltd.: zij zijn/worden in sub demise charter aan ons overgedragen.

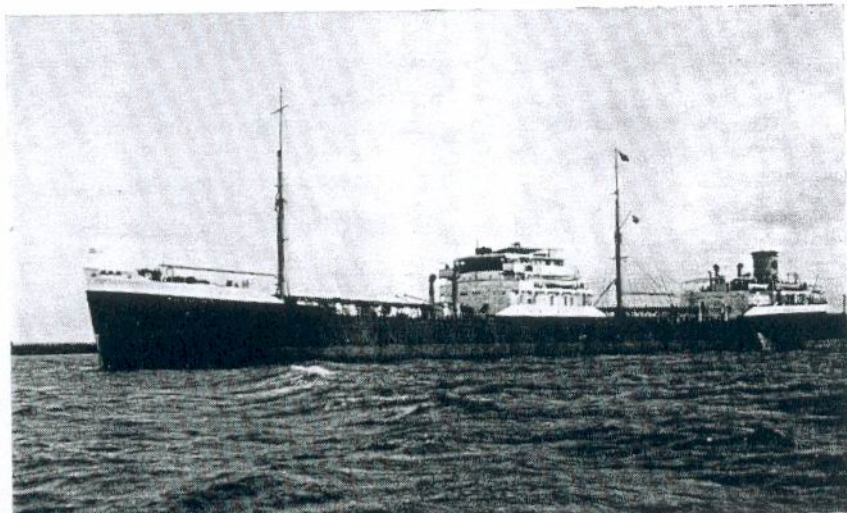
De voortstuwingsinstallatie van deze schepen, die in de jaren 1959/1960 werden gebouwd, bestaat uit een „Bethlehem Steel“ hoge- en lagedruk stoomturbine met een vermogen van 15.000 as-pk, die de schepen een snelheid geeft van 16 mijl/uur.

1959



*Wij strijken de
vlag voor het
laatst...*

M.S. „OVULA”



M.S. „ONDINA”

De verdeling van de schepen over de beide „fleet units” is als volgt:

fleet I

Cinulia
Abida
Acmaea
Arca
Kermia
Kryptos
Kabylia
Kara
Kelletia
Korovina
Fulgur
Viana
Zafra
Capiluna
Lovellia
Philippia
C...a ONDINA
Dione
Dallia
Daphne
Macoma
Mitra
Vlieland

fleet II

Crania
Acila
Acteon
Atys
Khasiella
Kylix
Kalydon
Katelysia
Kopionella
Kosicia
Felania
Vitrea
Zaria
Capisteria
Patro
Niso
Onoba
Diadema
Diloma
Dosina
Meta
Mytilus

Tevens de in de Clyde
area opgelegde sche-
pen:

Philidora
Philine

Tevens de in Brunai
Bay area opgelegde
schepen:

Sepia
Capulonix
Marisa
Marinula
Lepton

De definitieve verdeling van de opgelegde schepen vindt plaats zodra ze wederom in de vaart worden gebracht.



m.s. ABIDA

18.2 te Singapore verwacht



m.s. CRANIA

22.2 te Rotterdam verwacht (dokken)



s.s. KERMIA

23.2 te Curaçao verwacht



m.s. ACILA

16.2 in het Panamakanal verwacht op
weg naar Yokohama



s.s. KABYLIA

17.2 te Pladju verwacht



s.s. KHASIELLA

17.2 te Boston verwacht, vermoedelijk
Cardon



m.s. ACMAEA

15.2 te Rotterdam verwacht

Waar zijn



m.s. ACTEON

15.2 te Gladstone verwacht, Brisbane



s.s. KALYDON

14.2 te Whitegate verwacht



s.s. KOPIONELLA

12.2 te Eastham verwacht, Hamble,
vermoedelijk Rotterdam



s.s. ARCA

16.2 Singapore area



s.s. KARA

17.2 te Djakarta verwacht, Singapore,
Saigon, Manila



s.s. KORATIA

13.2 te Wellington verwacht, P. Bukom



s.s. ATYS

Kustreizen Nieuw Zeeland, daarna
Singapore



s.s. KATELYSIA

21.2 te Curaçao verwacht



s.s. KORENIA

12.2 te Bombay, P. Bukom



m.s. CAMITIA

22.2 te Curaçao verwacht



s.s. KELLETIA

16.2 oostkust U.K.



s.s. KOROVINA

15.2 te Rotterdam, Oslo, daarna
Rotterdam (dokken)



m.s. CINULIA

14.2 te Cardon verwacht, Mersey



s.s. KENIA

12.2 te Stanlow, Purfleet



s.s. KOSICIA

22.2 te P. Bukom verwacht



s.s. KOSSMATELLA

13.2 te Abadan verwacht, Lorenzo Marques, Beira, vermoedelijk Abadan



s.s. PHILINE

16.2 ter hoogte van Dakar op weg naar Bonny



s.s. VIVIPARA

15.2 te Mena al Ahmadi verwacht, Suez-kanaal, Hamburg



s.s. KREBSIA

15.2 te Bombay verwacht, Calcutta



s.s. PHILIPPIA

18.2 te Geelong verwacht



s.s. WORLD HEATH

16.2 Singapore area



s.s. WORLD HILL

14.2 te Djibouti verwacht, Abadan

ze tankers?



s.s. KRYPTOS

9.2 te P. Bukom, vermoedelijk Bangkok



s.s. SEPIA

19.2 te Mena al Ahmadi verwacht



s.s. ZAFRA

16.2 in de Middellanose Zee op weg naar Gibraltar voor oerds, vermoedelijk Thames



s.s. KYLIX

18.2 te Singapore verwacht



s.s. VASUM

21.2 te Rotterdam verwacht



s.s. ZARIA

21.2 ter hoogte van Landsend verwacht, vermoedelijk Tranmere



s.s. ONDINA

17.2 te P. Bukom verwacht, daarna Mena al Ahmadi



s.s. VIANA

21.2 te Santos verwacht, vermoedelijk Curaçao



s.s. ONOBA

22.2 te Mena al Ahmadi verwacht



s.s. VIDENA

16.2 in de Rode Zee op weg naar Bandar Mashur



s.s. PHILIDORA

13.2 te Mena al Ahmadi verwacht, Whangarei



s.s. VITREA

15.2 te Aden verwacht, Bandar Mashur

De hierbij opgegeven posities en bestemmingen van onze schepen werden opgesteld aan de hand van gegevens die ongeveer een week vóór het verschijnen van dit nummer in ons bezit waren. Men dient derhalve rekening te houden met de mogelijkheid dat in sommige gevallen, als gevolg van inmiddels gewijzigde orders, de vermelde bestemmingshavens werden geannuleerd.